X kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 21)
z dnia 25 kwietnia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 21)

25 kwietnia 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, i **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat strategii rozwoju transportu kolejowego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem planów budowy kolei dużych prędkości,

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej oraz pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Zbigniew Szafrański** przewodniczący rady nadzorczej Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o., **Bartłomiej Hawrylak** zastępca dyrektora Biura Strategii i Funduszy Unijnych PKP Intercity SA, **Artur Fryczkowski** członek rady nadzorczej Polskiej Izby Kolei wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Railway Business Forum oraz prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych Tor Sp. z o.o., **Anna Oleksiewicz** prezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownikami, **Jarosław Podsiadło** przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, **Artur Kowalczyk** przedstawiciel Vik-Bud Sp. z o.o., **Jakub Majewski** prezes Fundacji Pro Kolej, **Rafał Milczarski** wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK oraz **Miłosz Cichuta** i **Jakub Janas** członkowie Stowarzyszenia Akcja Miasto.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie. Szanowni państwo, dziękuję za cierpliwość. Informacja miała trwać do około 10.15. Niestety wystąpienie wydłużyło się, ale już zostało zakończone i możemy rozpoczynać posiedzenie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów.

Witam bardzo serdecznie wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana Piotra Malepszaka podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Witam panią Katarzynę Zielińską-Heitkötter zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami. Witam pana Kamila Wildego wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam panią Joannę Lech dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami. Witam pana Łukasza Zgodę głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam pana Łukasza Ołdaka dyrektora projektu w Biurze Inwestycji Polskich Kolei Państwowych SA wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam pana Marcina Mochockiego członka zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami. Witam pana Bartłomieja Hawrylaka zastępcę dyrektora Biura Strategii i Funduszy Unijnych PKP Intercity SA. Witam pana Zbigniewa Szafrańskiego przewodniczącego rady nadzorczej spółki Centralny Port Komunikacyjny. Witam serdecznie pana Adama Musiała dyrektora generalnego Polskiej

Izby Kolei wraz ze współpracownikami. Serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych Tor. Witam pana Janusza Zubrzyckiego przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Witam pana Jakuba Majewskiego prezesa zarządu Fundacji Pro Kolej. Witam pana Rafała Milczarskiego wiceprezesa Stowarzyszenia Tak dla CPK. Witam panią Annę Oleksiewicz prezesa zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownikami. Witam panów Jakuba Janasa i Miłosza Cichutę reprezentujących Stowarzyszenie Akcja Miasto. Witam serdecznie burmistrza miasta Rumii pana Michała Pasiecznego reprezentującego Unię Miasteczek Polskich wraz ze współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie po pierwsze rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat strategii rozwoju transportu kolejowego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem planów budowy kolei dużych prędkości, a po drugie informacja ministra infrastruktury na temat „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)" ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji linii kolejowych nr 94, 97, 103 oraz 117 i dyskusja na temat rzeczywistych potrzeb w zakresie strategicznych inwestycji kolejowych.

Czy są uwagi do porządku obrad? Jest jedna uwaga do porządku. Bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Uwaga i pytanie, panie przewodniczący, ponieważ mijają już prawie dwa miesiące od czasu, kiedy to do Komisji został skierowany przez pana marszałka Sejmu projekt uchwały w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Na przykład dzisiaj tematy są pokrewne, więc aż by się prosiło, żeby te dyskusje połączyć. Stąd pytanie do pana przewodniczącego i do prezydium, kiedy można się spodziewać, żeby w porządku obrad znalazło się procedowanie projektu uchwały w sprawie CPK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za to pytanie. Oczywiście ten projekt czeka w kolejce na rozpatrzenie. Chcieliśmy natomiast przeprowadzić po pierwsze dyskusję dotyczącą inwestycji. Czekamy na wyniki audytu, bo to jest niezwykle ważne. Natomiast dzisiejsza dyskusja de facto nie dotyczy inwestycji, którą nazywamy portem CPK. Dotyczy ona kwestii rozwoju transportu kolejowego i infrastruktury pozwalającej na sprawny transport kolejowy, co – jak rozumiem – jest częścią projektu CPK, a przynajmniej w tych założeniach, które państwo przedstawiali, natomiast jest to inna tematyka i stąd też nie ma również tego w dzisiejszym porządku obrad.

Jest drugie pytanie pana posła Polaczka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Może nie pytanie, tylko tak jakby pytanie do pana przewodniczącego, bo myślę, że problematyka dzisiejszego posiedzenia, która jednak dość integralnie łączy się z projektem nowych rozwiązań kolejowych w Polsce i z budową nowego serca – można powiedzieć – rynku lotniczego, a mówię tutaj tak samo o części lotniskowej i powiązaniach z siecią kolejową, jednak wymagałaby obecności prezesa zarządu spółki CPK. Jest tutaj pan przewodniczący rady nadzorczej, za którego obecność dziękuję, natomiast nieobecność przedstawicieli zarządu jest tak jakby kompromitująca w ogóle dla nas, dla Komisji, bo myślę, że wielu z nas chciałoby po prostu też zadać bardzo konkretne, merytoryczne pytania. Szkoda, że ta absencja będzie wpływała też, jak myślę, na odpowiedzi ze strony rządu. To jest moja opinia. Po prostu szkoda. Nie wiem, czy pan przewodniczący zapraszał tutaj również przedstawiciela zarządu czy prezesa CPK, bo na liście osób, które pan przywitał, a które witam również serdecznie, nie ma kogokolwiek z zarządu CPK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za to pytanie, ponieważ ono zwróciło moją uwagę na bardzo istotną sprawę. Otóż, szanowni państwo, witam bardzo serdecznie pana Macieja Laska, sekretarza stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, który odpowiada za projekt CPK. Panie ministrze, proszę o wybaczenie, bo rzeczywiście również pan jest obecny. Reprezentuje pan instytucję, która de facto zajmuje się tym obszarem. Informuję pana

posła, że zaproszenie było skierowane do spółki. Jak rozumiem, stąd obecność członka rady nadzorczej, jej przewodniczącego, a przede wszystkim stąd też obecność pana ministra. Bardzo więc dziękuję, panie ministrze, za tę obecność i za udział w posiedzeniu Komisji.

Widzę, że zgłasza się pan poseł Król. Mam apel, szanowni państwo, bo oczywiście rozumiejąc te wszystkie wątpliwości, bardzo proszę też o powściągliwość w kierowaniu wniosków formalnych, żebyśmy mogli rozpocząć dyskusję. Oczywiście, panie pośle Król, rozumiem, że jest wniosek formalny, tak?

Poseł Piotr Król (PiS):

Pan przewodniczący był łaskaw użyć sformułowania, że projekt uchwały skierowany przez marszałka Sejmu czeka w kolejce. Myślę, że to zaintrygowało nie tylko mnie. To jest pierwsza kadencja Sejmu, w której Komisja, która zawsze była w pierwszej trójce najczęściej spotykających się komisji, pod pana szlachetnym przewodem właściwie się przestała spotykać. Na poprzednim posiedzeniu Sejmu odbyło się jedno posiedzenie Komisji, a na tym jest planowane również jedno. Wydaje się, że… Tak, w kontekście tego, jak rządziliśmy, jednego dnia potrafiły się odbyć trzy posiedzenia Komisji, a na posiedzeniu Sejmu dziewięć albo dziesięć. Jeżeli powstała jakaś kolejka projektów, które oczekują na rozpatrzenie, o czym pan publicznie nas poinformował, to pierwsze pytanie jest takie: Dlaczego pan nie zwołuje więcej niż jednego posiedzenia Komisji na kolejnym posiedzeniu Sejmu? To jest pierwsze pytanie formalne.

No i drugie pytanie. Witał pan przedstawicieli rządu. Mamy największy rząd od 1989 r., jeżeli chodzi o liczbę osób, które sprawują funkcje ministerialne i wiceministrów. Natomiast jest koniec kwietnia i z tego rządu do Komisji w tej kadencji nie wpłynął żaden projekt ustawy. Podkreślam, że żaden projekt ustawy. W związku z tym, korzystając z państwa obecności, chcielibyśmy zapytać, kiedy państwo będą łaskawi w swojej niewątpliwej życzliwości jakiś projekt ustawy do nas skierować, bo niektórzy złośliwi mówią, że Komisja zamieniła się w klub dyskusyjny, a nie po to nas chyba ludzie wybrali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, powiem tak. Gdybym był złośliwy, a nie jestem, powiedziałbym, że liczy się nie ilość, tylko jakość. I z tym szlachetnym, mądrym przysłowiem, które wywodzi się z najlepszych doświadczeń naszych przodków, zostawię pana posła celem pewnej refleksji. Zapewniam pana, że Komisja… Rozumiem, że jest pan członkiem wyłącznie tej jednej Komisji, więc może pan nie mieć odpowiedniej perspektywy, ale Komisja Infrastruktury jest jedną z najbardziej intensywnie pracujących komisji w tej kadencji. Oczywiście rozumiem też, biorąc pod uwagę liczbę usprawiedliwień, które śmiejący się właśnie państwo posłowie kierują do mnie z prośbą o usprawiedliwienie nieobecności, że może to świadczyć o tym, że nie wszystkie obrady Komisji państwo zauważyli. Jeżeli państwo sobie życzą, to możemy taką statystykę przygotować. Nie wiem, czy wszystkim będzie do śmiechu, a zwłaszcza jak na to zareagują wyborcy.

Natomiast, panie pośle, jeżeli chcemy merytorycznej dyskusji, to też mam taką prośbę, żebyśmy nie przedłużali takich politycznych spin. Możemy tutaj oczywiście się sprzeczać, kto ile zepsuł w związku z tą ciężką pracą, możemy sobie różne rzeczy wyrzucać, ale spotkaliśmy się tutaj, zaprosiliśmy przedstawicieli instytucji i naszych partnerów społecznych, żeby rozmawiać o konkretach dotyczących programów kolejowych. Skoro nie ma propozycji do porządku dziennego, bo nikt nie zgłosił uwag, to mam taką propozycję…

Jeszcze pan poseł Puda. Też w kwestii formalnej, tak? Proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Może w kwestii formalnej, a może po prostu zwyczajowej, ponieważ pan przewodniczący ogłosił, że jest jakaś lista oczekujących. Czy możemy liczyć na tę listę? Chcielibyśmy się z nią zapoznać. Jakie to uchwały i projekty ustaw są w kolejce? Gdyby pan był łaskaw przedstawić nam, nie teraz może, a w formie pisemnej, to myślę, że wszyscy będziemy bardzo wdzięczni. Rzeczywiście

rozumiem, że pan przewodniczący ma trochę inny punkt widzenia i możemy się nie zgadzać, natomiast chcielibyśmy poznać tę listę, o której pan powiedział. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Oczywiście rozważymy pana prośbę w gronie prezydium najszybciej jak to możliwe.

Szanowni państwo, wobec niezgłoszenia uwag do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji tego porządku. Proponuję, aby panowie ministrowie wraz ze współpracownikami przedstawili łącznie obie informacje, a następnie przeprowadzimy wspólną dyskusję.

Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę.

Jeszcze jedna rzecz. Ponieważ jest to sprawa, która budzi emocje, dopuszczam taką sytuację, że nie zdążymy wyczerpać całej dyskusji w trakcie tych godzin, które nam pozostały w tej sali. Jeżeli nie zdążymy jej wyczerpać, ogłoszę przerwę i kontynuacja tego posiedzenia będzie prawdopodobnie na kolejnym posiedzeniu Sejmu.

Ale też ważna informacja dla państwa posłów, ponieważ otrzymaliśmy zgodę na powołanie podkomisji. W dniu jutrzejszym najprawdopodobniej w godzinach porannych zwołamy krótkie posiedzenie techniczne Komisji, żeby powołać te podkomisje. Bardzo proszę, żeby państwo byli do tego przygotowani.

Zamykam już w takim razie temat kwestii formalnych i ogłoszeń. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie w pierwszej kolejności informacji, która została ujęta w punkcie pierwszym, a w drugiej kolejności punkt drugi. Oddaję państwu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Ponieważ pierwszy punkt dotyczy kolei dużych prędkości, prosiłbym o to, aby przewodniczący rady nadzorczej pan Zbigniew Szafrański przedstawił szczegółowo informację związaną z kolejami dużych prędkości.

Przewodniczący rady nadzorczej Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. Zbigniew Szafrański:

Dziękuję bardzo. Szanowni…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, oczywiście wyrażamy zgodę. Bardzo proszę o kontynuowanie.

Przewodniczący rady nadzorczej CPK Zbigniew Szafrański:

Dzień dobry. Witam panie posłanki i panów posłów oraz całą szanowną Komisję. Przepraszam, kabel był za krótki. W spółce CPK obowiązuje dokument wdrażający do programu wieloletniego CPK na lata 2024–2030, zatwierdzony…

Sekretarz stanu w MFiPR Maciej Lasek:

Już głośniej się chyba nie da.

Przewodniczący rady nadzorczej CPK Zbigniew Szafrański:

Teraz, tak? Dobrze. W spółce CPK obowiązuje dokument wdrażający do programu wieloletniego CPL – etap II na lata 2024–2030, zatwierdzony jeszcze przez poprzedniego pełnomocnika rządu ds. CPK, pana posła Horałę. Spółka ten dokument wdrażający realizuje. Z tego dokumentu wynika, że w horyzoncie, w którym on obowiązuje, prace budowlane powinny się rozpocząć na odcinkach linii kolejowych tworzących połączenie Warszawa–Łódź–Wrocław–Poznań (popularny igrek) i Katowice–Ostrawa. Co do wszystkich pozostałych elementów wchodzących w skład tzw. szprych, dokument stwierdza, że albo będą prowadzone prace przedprojektowe, albo te prace rozpoczną się po roku 2030. Dokument jest udostępniony na stronie internetowej CPK, ale mam też wydrukowane kluczowe strony, gdybyś ktoś chciał zweryfikować wiarygodność moich słów.

Stan faktyczny na dzień dzisiejszy mamy taki, że prace projektowe toczą się na odcinkach Warszawa–Łódź–Wrocław i Katowice–granica państwa–Ostrawa. Na projektowanie odcinka Sieradz–Poznań zostały podpisane umowy, bo tam są dwa odcinki, w lutym tego roku. Czyli działamy zgodnie z tym dokumentem. Natomiast stwierdzenie, że żaden

inny projekt nie wejdzie w fazę budowlaną przed rokiem 2030, daje nam czas na to, ażeby zweryfikować niektóre z tych projektów, ponieważ były one zaproponowane zgodnie z koncepcją CPK, w której przyjęto założenie, że linie kolejowe mają być zbudowane w takim układzie, aby jak najszybciej z dowolnego zakątka kraju dowieźć podróżnych do lotniska.

Nie tylko ja, ale i wielu ekspertów w kraju uważa, że nie jest to układ, który spełnia oczekiwania społeczeństwa i gospodarki w Polsce. Wobec tego postanowiliśmy ten układ poddać weryfikacji, co nie oznacza, jak napisały media, że plan Prawa i Sprawiedliwości poszedł do kosza. Niektóre z tych odcinków najprawdopodobniej będą realizowane, być może ze skorygowaną trasą, a niektóre nie. Natomiast chcemy odejść od ideologii świetnych pomysłów na projektowanie linii kolejowych. Spółka CPK stworzyła bardzo dobre narzędzia analityczno-prognostyczne, takie jak pasażerski model transportowy, model mikroanalityczny, model analizy kosztów i korzyści. Problem polegał na tym, że te narzędzia zostały wykorzystane do udowodnienia z góry założonej tezy, a my chcemy teraz te narzędzia wykorzystać w taki sposób, w jaki być powinny wykorzystane.

Inaczej mówiąc, będziemy badali różne koncepcje połączeń głównych linii kolejowych i sprawdzali, które z nich dają najlepszy efekt, a jednocześnie w jakiej kolejności te linie powinny być realizowane. Zakładam, że w połowie przyszłego roku powinniśmy mieć taką propozycję. Przedłożymy ją wtedy do szerokich konsultacji. Jeżeli te konsultacje uda nam się zamknąć do końca przyszłego roku, to w pierwszej kolejności poprosimy pana ministra infrastruktury, żeby skierował do Rady Ministrów rozporządzenie w sprawie docelowej sieci głównych linii kolejowych w kraju, tak jak drogowcy mieli to ustalone w roku 1993 w postaci rozporządzenia o sieci dróg ekspresowych i autostrad. Z drugiej strony rozpoczniemy prace przedprojektowe dla tych odcinków linii, które zostaną wybrane do realizacji w pierwszej kolejności. Sądzę, że przez 5 lat zdążymy te prace wykonać, żeby faktycznie roboty budowlane na wybranych odcinkach po 2030 r. się rozpoczęły.

Szanowni państwo, proszę więc nie wierzyć temu, co piszą media. Nie zatrzymujemy projektu. Prace w spółce trwają. Co więcej, powiem, że trwają również prace nad tymi projektami, które na dzień dzisiejszy budzą wątpliwości co do potrzeby ich realizacji. Niemniej jednak chcemy te prace doprowadzić do pewnego etapu, np. zakończyć studium wykonalności albo dokumentację, a dopiero wtedy zastopować projekt, ponieważ zapłacimy i będziemy mieli jakiś dokument, który będzie można w przyszłości wykorzystać. Jeśli przerwiemy te prace natychmiast, zapłacimy kary umowne i nie będziemy mieli nic. Wobec tego sądzę, że to jest racjonalne podejście. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że to jest punkt pierwszy. Czy…

Sekretarz stanu w MFiPR Maciej Lasek:

Jeżeli są jakieś pytania do tej części, panie przewodniczący, to tutaj jesteśmy gotowi odpowiedzieć. Natomiast to jest informacja o stanie realizacji prac związanych z budową kolei dużych prędkości. W mediach pojawiło się dużo – jak bym to powiedział – informacji nie do końca zgodnych ze stanem faktycznym. W związku z tym pan przewodniczący Szafrański bardzo wyraźnie to przedstawił.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście. Bardzo dziękuję, panie ministrze.

To tak, widzimy zgłoszenia. Listę prowadzi wielce szanowna pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Bardzo proszę kierować zgłoszenia do pani przewodniczącej. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Horała. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję. Choć wypowiedź pana przewodniczącego rady nadzorczej była bardzo krótka, to jednak w wyniku tej wypowiedzi ciśnie się mnóstwo pytań.

Pierwsze pytanie. Ponieważ pan przewodniczący jakby wypowiada się z pozycji zarządzania spółką, a nie jest to rola rady nadzorczej, więc trochę tu moja konfuzja… To znaczy – jak rozumiem – możemy domniemać, że reprezentuje pan w tym momencie

zarząd spółki. Czy pełnomocnika, czy kogo? Organ nadzoru zasadniczo nie podejmuje tego rodzaju decyzji, ewentualnie zatwierdza czy kontroluje decyzje zarządu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Wyjątkowo dopuszczę taką odpowiedź ze strony pana przewodniczącego. Bardzo proszę.

Przewodniczący rady nadzorczej CPK Zbigniew Szafrański:

Szanowni państwo, zarząd spółki CPK przechodził ostatnio okres przemian, ponieważ był powołany jako pełniący obowiązki pan Filip Czernicki, potem został powołany pan Dariusz Kuś, a nie tak dawno powołaliśmy na członka zarządu pana Marcina Michalskiego. Po pierwsze, w tym okresie byłem jedyną osobą, która zapewniała ciągłość informacji. Po drugie, chciałem przypomnieć, że zgodnie z ustawą o CPK to jest uprawnienie szczególne rady nadzorczej, która może dawać zarządowi wiążące wytyczne. Wobec tego oczywiście formalnie nie reprezentuję spółki CPK, natomiast ustawa o CPK daje mi takie uprawnienia, żebym się mógł wypowiadać w imieniu spółki. Dziękuję.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Rozumiem. Czy w związku z tym mamy rozumieć, że…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, myślę, że tutaj sprawa jest bardzo jasna. Zresztą dziwię się, że pan poseł uprzejmie zadaje to pytanie, bo akurat konstrukcję prawną przyjęli państwo, więc też pan poseł powinien jakby mieć wiedzę w tym temacie, że jeżeli chodzi o radę nadzorczą, tutaj te uprawnienia szczególne są skonstruowane w taki a nie inny sposób. W związku z tym przewodniczący rady nadzorczej jest umocowany do tego, żeby udzielić kompetentnych informacji, a przecież o to nam chodzi, panie pośle, żeby te informacje były przedstawione w sposób kompetentny, rzeczowy i kompleksowy.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Znakomicie, panie przewodniczący. Czyli domniemam, że jest to zapowiedź, iż zarząd spółki otrzyma wiążące wytyczne, równobrzmiące z wystąpieniem pana przewodniczącego, stąd szereg pytań do tego, co znajdzie się w tych wytycznych.

Po pierwsze, w swojej wypowiedzi pan przewodniczący w ogóle nie poruszył kwestii węzła CPK, który również jest inwestycją, nad którą teraz już powinny trwać albo prace budowlane, albo zaawansowane prace projektowe. Węzeł CPK to jest serce przyszłego systemu transportowego, więc jego ewentualny niedorozwój czy obcięcie, a takie zapowiedzi pojawiały się w mediach, spowoduje trwałe upośledzenie całego systemu na przyszłość. Kwestia rozstrzygania po 5 czy 10 latach, czy jakiś krótki odcinek tej sieci przykładowo do Giżycka czy Piły dopisać czy nie dopisać, będzie miała oczywiście bardzo ważne znaczenie dla mieszkańców tych okolic, ale dla całości systemu będzie irrelewantne, jeżeli rdzeń, serce systemu będzie niewydolne. To po pierwsze.

Pojawiły się takie zapowiedzi medialne. Pojawiły się zapowiedzi przeskalowania w dół podziemnego dworca kolejowego, który będzie znajdował się częściowo pod terminalem lotniska, więc jeżeli on nie zostanie wybudowany teraz w pełnej skali, to już nigdy tak nie zostanie wybudowany. Kosztem teraźniejszych oszczędności – 5% czy 7% nakładu inwestycyjnego (capex) – fundujemy sobie trwały niedorozwój infrastruktury transportowej w Polsce. To są bardzo niepokojące zapowiedzi, więc też prosiłbym o ustosunkowanie się.

Kolejny temat. Obecny tutaj pan minister Malepszak jako pracownik gminy Jaktorów przygotował koncepcję tak naprawdę likwidacji węzła CPK, czyli zlikwidowania możliwości przejazdów w różnych kierunkach, rozjazdów i tego, aby on był skomunikowany w wielu kierunkach. Przepraszam, bazuję tu na medialnych doniesieniach, więc pan minister może ewentualnie to zweryfikować. Czy ta koncepcja teraz jest obowiązująca dla państwa i ona będzie realizowana? Pojawia się też pytanie o kwestię ewentualnego konfliktu interesów, jeżeli charakter współpracy z gminą Jaktorów miał właśnie charakter odpłatny – nie był niezależną poradą ekspercką, tylko był wykonywaniem stosunku pracy czy stosunku umowy zlecenia, czy jakiegokolwiek innego stosunku, na rzecz jednego, konkretnego interesariusza, który ma swój określony interes, niekoniecznie tożsamy z interesem rozwoju całej sieci kolejowej w Polsce.

Kolejne pytanie, które się pojawia, to w ogóle pytanie o znajomość procesu budowlanego, ponieważ to nie jest tak, że w projekcie budowlanym możemy coś dowolnie zmieniać do momentu, kiedy zaczęły się prace budowlane. Ten proces trwa wiele, wiele lat wcześniej. To nie jest tak, że ten proces np. na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ), a nawet na etapie studium korytarzowego, o czym za chwilę, możemy dowolnie zmienić bez efektu dla harmonogramu. Te harmonogramy w przytłaczającej większości były ściśle optymalizowane i zatrzymanie teraz prac w jakimkolwiek momencie będzie powodowało opóźnienia również dla projektów, dla których prace budowlane były zaplanowane po 2030 r. Czy to w ogóle zostało jakoś przeanalizowane? Przy zoptymalizowanych procesach, czyli nie takich, że siadamy na spokojnie i jest jeden proces biznesowy, a jak on się skończy, to drugi, trzeci, tylko one działają równolegle, wyjęcie losowego elementu z tych trybików powoduje stopniowo postępujący zawał całego projektu.

Po trzecie, szanowni państwo, tu padło takie stwierdzenie, że będziecie badali różne koncepcje połączeń. Pytanie: Jaki ma być charakter tego badania? Czym ono będzie? Obecny układ sieci komunikacyjnej CPK powstał np. w wyniku przeprowadzenia strategicznego studium lokalizacyjnego, czyli studium korytarzowego przyszłego spójnego systemu transportowego całej Polski, w pracach, które trwały ponad rok, gdzie rozpatrzono 100 tys. uwag do tego zgłoszonych, gdzie przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Jaki więc teraz ma mieć charakter ta analiza podważająca efekty tamtej analizy? Czy to będzie ponownie strategiczne studium lokalizacyjne? Wtedy mamy minimum 3 lata opóźnienia dla wszystkich projektów. Czy będzie to – nie wiem – jakaś nowelizacja strategicznego studium lokalizacyjnego? Czy to oznacza, że podważamy studium korytarzowe, na podstawie którego już teraz toczą się prace nad STEŚ i praca projektowe, jak i powinny się toczyć prace budowlane? Poza stwierdzeniem o analizie, osadźmy to w kryteriach formalnoprawnych przebiegu procesu inwestycyjnego w Polsce.

Kolejne pytanie, już bardziej szczegółowe, dotyczy przetargu na tunel kolei dużych prędkości pod Łodzią. Tam toczą się prace budowlane przy palowaniu fundamentów. Została podpisana umowa i chyba, bo to już nie za moich czasów, powinny się rozpocząć prace nad przygotowaniem komory startowej i komory końcowej, w związku z czym od mniej więcej trzech miesięcy powinien być rozstrzygnięty przetarg na drążenie tunelu pomiędzy komorą startową a komorą końcową. Ciśnie się też pytanie, czy to wymaga audytu i sprawdzenia, czy warto między komorą startową a komorą końcową drążyć tunel, czy nie warto. Przypominam, że ten tunel korzysta z decyzji środowiskowej uzyskanej jeszcze przez rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego w poprzedniej kadencji, więc może chociaż to można by założyć, że po prostu robimy dalej, kontynuujemy bez audytów do audytów.

Kolejne pytanie, skoro te sprawy mają być weryfikowane, a więc – jak rozumiem – również poddawane audytowi. Jak na razie były cztery przetargi na audyt, wszystkie unieważnione, a niedawno informacja o przesunięciu o kolejny miesiąc. To są dosyć wyraźne parametry do osadzenia w kalendarzu. Pytanie: Kiedy planowane jest chociażby rozstrzygnięcie przetargu na ten audyt? Kiedy on ma się zakończyć tak co do dnia czy – powiedzmy – miesiąca, a nie w bliżej nieokreślonej przyszłości, bo padło tu bodajże takie stwierdzenie, że w przyszłym roku?

No dobrze, żeby tu nie zagadać też innych posłów, którzy mają pytania, w tym momencie może to tyle pytań z mojej strony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłosił się pan poseł Weber. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, pan przewodniczący próbuje sprowadzić tę Komisję do roli farsy. Po pierwsze spóźnił się pan 30 minut i na wstępie powiedział, że jeżeli nie zdążymy…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę bardzo proszę, żeby pan zaczął zadawać pytania, a nie opowiadał jakby o swoich wrażeniach. To nie jest posiedzenie Komisji, które jest poświęcone pańskim wrażeniom, tylko konkretnym kwestiom związanym z infrastrukturą.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale to nie jest moje wrażenie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Naprawdę apeluję do pana o powściągnięcie osobistych emocji, bo to nie jest miejsce, które jest przeznaczone na tego typu wystąpienia. Proszę przejść do meritum sprawy.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dostaliśmy SMS-a o godz. 9.41, że posiedzenie Komisji będzie o 10.15. Pan łaskawie zjawił się o 10.45 i zapowiedział…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę czytać…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Zapowiedział pan, że jeżeli nie skończymy, to obrady Komisji będą kontynuowane w czasie bliżej nieokreślonym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę proszę czytać komunikaty do końca ze zrozumieniem, bo około godz. 10.15 po zakończeniu wystąpienia ministra spraw zagranicznych… Tak było planowane.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Przedmiotem obrad Komisji – tutaj cytuję harmonogram tego posiedzenia – jest informacja ministra infrastruktury na temat transportu kolejowego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem planów budowy kolei dużych prędkości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, ale to już…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Po drugie, informacja ministra infrastruktury na temat „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)" ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji linii kolejowych nr 94, 97, 103 oraz 117.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Naprawdę apeluję do pana o powściągnięcie osobistych emocji.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Minister infrastruktury nie zabierał głosu. Głos jest cedowany na przewodniczącego rady nadzorczej CPK, która nie ma nic wspólnego z modernizacją linii kolejowych i z wykonaniem Krajowego Planu Kolejowego (KPK). A to pan przy naszej aprobacie zadecydował o tym, że te punkty…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę no…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, ale jesteśmy właśnie w tym punkcie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Apeluję, żeby pan powściągnął osobiste emocje. Tu naprawdę nie chodzi o to, co komu się wydaje i kto ma jakąś wewnętrzną emocję. Tu chodzi o to, abyśmy naprawdę zrealizowali porządek, który sobie zaplanowaliśmy. Jest osoba kompetentna do tego, żeby przedstawić informację.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale która? Kto to jest?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan poseł Horała był uprzejmy już to wyjaśnić w swoim pierwszym pytaniu. Gdybyśmy tutaj wszyscy wysłuchali tego, co przed chwilą powiedział pan przewodniczący rady nadzorczej, to myślę, że nie byłoby żadnych wątpliwości. Zachęcam więc do tego, aby pan uprzejmie przeszedł do merytorycznej dyskusji w tematach, dla których tutaj się spotkaliśmy. Natomiast jeżeli są jakieś problemy osobiste, dotyczące emocji, które wzbudzają – nie wiem – tematy czy jakaś osobista sytuacja, to możemy o tym porozmawiać po posiedzeniu Komisji. To naprawdę nie jest miejsce na te osobiste emocje. Panie pośle, proszę przejść do meritum sprawy.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, chcę uzyskać informacje w temacie…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To proszę zadać pytania. Czas najwyższy zadać pytania.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Chcę to zrobić, tylko pan cały czas wchodzi mi w zdanie i to nie po raz pierwszy…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

No ale pan cytuje porządek obrad, mówi o swoich wrażeniach. Proszę zadać pytanie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Właśnie chcę to zrobić, tylko jeżeli pan będzie łaskaw na to pozwolić, to oczywiście do tego dojdę, natomiast…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę. Oddaję panu głos. Proszę zadawać pytania.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pan mi to po prostu uniemożliwia. Teraz tak, zamiast uzyskać taką informację, uzyskaliśmy lakoniczne stanowisko, że za rok dowiemy się o tym, co dalej z kolejami dużych prędkości, już pomijając, że nie było mowy o KPK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Za rok, tak? Czyli w połowie 2025 r. Natomiast w trakcie realizacji, przygotowania czy prac projektowych są konkretne inwestycje. Są na to przygotowane środki finansowe, więc zarówno te nasze krajowe, które zostały na to zapewnione w ramach KPK, ale także środki europejskie, przede wszystkim z nowej perspektywy 2021–2027, które trzeba na inwestycje kolejowe po prostu wydać. Teraz się dowiemy za rok, które inwestycje w ramach – jak rozumiem po tej wypowiedzi przewodniczącego rady nadzorczej, nie ministra jednego czy drugiego – będą realizowane.

No i tu właśnie konkretne pytania. Co np. z linią kolejową L68, która znajduje się w ramach KPK? Ona jest w tej chwili na końcówce prac projektowych. Za chwilę będzie gotowa do ogłoszenia przetargu na wykonanie, czyli na modernizację. Na tę inwestycję zostały zapewnione środki finansowe w wysokości około 500 mln zł. Jest to odcinek kilkudziesięciu kilometrów między Stalową Wolą a Przeworskiem. Ta część linii kolejowej L68 jest częścią magistrali wschodniej, która ma właśnie zapewniać komunikację w tej części naszego kraju. No i pytanie konkretne. Czy w sytuacji, kiedy prace projektowe dobiegną końca, gdy będzie decyzja, gdy będzie pozwolenie na budowę, zostanie ogłoszony przetarg na realizację tego zadania?

Pytanie drugie. Co z nowym połączeniem między Rzeszowem a linią kolejową L68? To połączenie, które ma być częścią szprychy docierającej do CPK. Za naszych czasów został ogłoszony przetarg na przygotowanie dokumentacji przedprojektowej. Został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Ten wniosek jest procedowany. Przy ogromnym wysiłku i lokalnych posłów, ale też ministra Marcina Horały, został wskazany wariant najmniej kontrowersyjny społecznie, czyli taki, który jest do przyjęcia zarówno przez społeczeństwo, jak i przez lokalnych samorządowców, którym też zależy na tym,

żeby ta część Polski była w odpowiedni sposób skomunikowana. Co z tym nowym odcinkiem szprychy między Rzeszowem a Łętownią? Łętownia to jest punkt wlotowy do linii kolejowej L68.

Takie informacje chcemy dzisiaj uzyskać. O takie informacje prosimy. Po to zostało zwołane posiedzenie Komisji i po to tutaj panowie są, żeby takich informacji udzielić. Nie ma żadnych przeszkód, żeby to się zadziało, więc prosimy o konkretne wypowiedzi i o konkretne informacje w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Bardzo proszę panią posłankę Lenartowicz o zabranie głosu.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Chciałam zapytać o projektowaną linię Ostrawa–Katowice. Ona jest projektowana. Chciałam zapytać, jak ona jest projektowana i na jakiej podstawie. Kontrakt zawarty został jeszcze wcześniej z Koreańczykami na 134 mln na projekt, podczas gdy nie ma decyzji środowiskowej. Po pierwsze, pytanie: Co projektują Koreańczycy, skoro przebieg inwestorski nie został ustalony ostatecznie? Po drugie, jaki jest los decyzji środowiskowej? Regionalny dyrektor ochrony środowiska zakwestionował przygotowaną dokumentację i zwrócił się o jej uzupełnienie. Jeszcze przed zmianą rządu spółka CPK miała odwołać się od tej decyzji. Jaki jest dalszy los tej sprawy? Przypomnę, że decyzja regionalnego dyrektora sprowadzała się do tego, że poprosił on o uzupełnienie dokumentacji m.in. o oddziaływanie transgraniczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. A teraz pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo serdecznie proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na wstępie chciałem podziękować za dobrą współpracę z panami ministrami. Niemniej drogą przypomnienia, jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości w relacji Poznań–Sieradz, chciałbym przypomnieć główny postulat mojej metropolii. Wiadomo jakiej. Czy w ramach tej trasy kolei dużych prędkości będą projektowane również rozwiązania na terenie miasta Poznania z uzyskaniem decyzji administracyjnych? Jest to kluczowe z punktu widzenia rozwoju i likwidacji wąskich gardeł. Mało kto wie, że poznański węzeł kolejowy jest drugi co do – można powiedzieć – przepustowości i możliwości jego obciążenia w kraju. Tak jak wnioskują władze metropolii wraz z władzami miasta, województwa czy powiatu, ewentualnie umożliwi to likwidację takich wąskich gardeł jak stacja Poznań Starołęka, która pod względem liczy przewożonych osób i towarów zajmuje szóste miejsce w kraju.

Jeżeli chodzi o aspekt może nawet nie krajowy, a powiedziałbym, ale bardziej regionalny, doskonale państwo wiedzą, że w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT) samorządy wojewódzkie wydały bardzo duże środki na rewitalizację zapuszczonych przez wiele lat linii, które dzięki inwestycjom, głównie ze środków unijnych, chociażby z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), bądź – jak by to powiedzieć – czasami również z… Przechodząc do meritum, mam na myśli dwie trasy Poznań–Wągrowiec i Poznań–Wolsztyn. Z uwagi na to, że budowa poznańskiego węzła kolejowego właśnie trwa i przyjęcie tych rozwiązań będzie jeszcze trwało, to w ujęciu metropolitarnym, a moja metropolia ma ponad 1 mln mieszkańców, z uwagi na ograniczoną przepustowość i kolejne takty kolejnych par pociągów m.in. na tych liniach nie będzie – można powiedzieć – możliwości, by regulować prawo popytu i podaży, bo te linie, które wymieniłem, przeżywają niewyobrażalny renesans. Problemem jednak jest to, że w ramach nowej perspektywy unijnej czy środków z krajowego planu odbudowy i zwiększania odporności (KPO) środki na elektromobilność wykluczają możliwość zakupu par pociągów, które są spalinowe. Doskonale wiemy, że te wodorowe są trzy razy droższe. Uwzględniając chociażby aspekt trasy kolejowej Poznań–Wągrowiec, elektryfikacja tego odcinka kosztowałaby około 200 mln zł i odpowiadałaby zakupom około trzech nowoczesnych pojazdów wodorowych. Może więc warto pochylić się nad tym krajowo w ramach całego wielomiliardowego wysiłku, jakim jest aspekt projektowy CPK, jak i tych wszystkich aspektów. Może stworzyć w ramach ministerstw jakiś krajowy program, który spowodowałby

elektryfikację linii pasażerskich, najlepiej oczywiście tych, które nie mają możliwości zwiększenia przepustowości tych linii? Co wtedy?

Uważam więc, że pytanie brzmi tak: Czy w ramach trwających prac projektowych odnośnie do CPK tzw. szprychy, które bez wątpienia znakomicie uzupełniałyby te połączenia regionalne… Czy można by spowodować, aby część tych linii, pewnie w ujęciu metropolitarnym, mogła zostać zelektryfikowana, być może właśnie ze środków CEF, czyli instrumentu „Łącząc Europę”? Tak jak mówię, problem dostępności tych linii będzie ograniczony, bo nowy tabor będzie musiał uwzględniać – wiadomo – nowe przepisy w zakresie elektromobilności, a ten tabor jest średnio trzy razy droższy niż obecny. To taka sugestia. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę panią przewodniczącą Paulinę Matysiak o zabranie głosu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję. Dzień dobry. Panie ministrze, mam bardzo konkretne pytanie o kwestię budowy odcinka kolei dużych prędkości między Warszawą a Łodzią. Wiemy, że wniosek o pieniądze unijne na budowę nie został złożony. Czy jesteśmy w stanie dzisiaj się dowiedzieć, kiedy może rozpocząć się budowa tego odcinka? Wiemy też, że nie został złożony wniosek o środki unijne na projekt węzła. W jednym z wywiadów sam pan mówił, że wynika to z braku decyzji kierunkowej co do samej kontynuacji tego projektu. Myślę, że to jest kluczowa informacja dla mieszkańców obydwu aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Kiedy możemy spodziewać się rozpoczęcia prac budowlanych dla tego odcinka kolejowego?

Jeszcze jedna rzecz. To posiedzenie jest jednym z trzech, które były zaplanowane na marzec, a które dotyczą CPK, kolei dużych prędkości i komponentu kolejowego. Jeszcze dwa czekają na nas. Mam nadzieję, że niedługo będą mogły się odbyć, bo wydaje mi się, że parlamentarzyści powinni mieć wiedzę bezpośrednio od pana pełnomocnika do spraw CPK, jak wygląda stan realizacji inwestycji, a także jak wygląda stan zaawansowania prac i planów komponentu kolejowego.

Mam nadzieję, że dzisiaj o tym usłyszymy. Zwłaszcza trochę konkretów na temat tego pierwszego odcinka, który miałby być budowany. Mam więc konkretne pytanie o odcinek Warszawa–Łódź. Kiedy rozpoczną się prace budowlane? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. A teraz oddaję głos panu przewodniczącemu Stanisławowi Lamczykowi. Bardzo proszę, szanowny panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Tak. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, chciałem odpowiedzieć kolegom z Komisji, którzy martwią się o KPO. Trzeba powiedzieć, że KPO opóźniliście o 2 lata. Nie zrobiliście nawet planu zakupu sprzętu. Teraz jest luka 8-letnia, gdzie właśnie nasz największy tutaj operator pasażerski, tzn. Regio, musi kupować według planu 100 jednostek. Gdzie teraz to kupić, jak zarówno Pesa czy Newag, nasi krajowi producenci, musieli ratować życie i zrobić sprzedaż za granicę? Naprawdę zrobiliście tu problem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, szanowny panie przewodniczący. Bardzo proszę o zabranie głosu panią posłankę Karolinę Pawliczak.

Poseł Karolina Pawliczak (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, moje pytanie dotyczy tzw. igreka, czyli trasy Warszawa–Łódź–Wrocław–Poznań, ze szczególnym uwzględnieniem Kalisza. Chciałabym się zapytać, ponieważ planów było sporo, jak też wariantów planowanych odnośnie do tej trasy, jaki jest zamysł. Czy przebieg tej trasy będzie przez miasto Kalisz? Chcę przypomnieć, że w czasie tych pseudokonsultacji czy też spotkań informacyjnych, które prowadzone były w poprzedniej kadencji, były podnoszone nie tyle

spore problemy społeczne, ale protesty społeczne. Zatem chcę się zapytać, czy planowana trasa będzie przebiegała przez miasto czy też będzie omijać Kalisz. Czy planowany jest przystanek w Kaliszu? To jest pierwsza sprawa.

Druga kwestia dotyczy pojawiających się od czasu do czasu… Proszę o kulturę państwa z PiS, chociaż myślę, że to próżna prośba. Czy w związku z wieloma pojawiającymi się nieprawidłowościami czy też informacjami dotyczącymi nieprawidłowości w związku z wydatowanymi środkami na rzecz CPK w poprzedniej kadencji, związanymi przede wszystkim z marketingiem i ze środkami przeznaczonymi na tzw. propagandę, są prowadzone jakieś prace czy gromadzone materiały, które będą przekazywane do prokuratury? Czy odpowiednie organy w tej sprawie prowadzą postępowania? To jest moje drugie pytanie.

Trzecia kwestia dotyczy finansów, czyli po prostu montażu finansowego. Proszę państwa, co jakiś czas otrzymujemy też informacje, co prawda medialne, ale widzimy, że w toku kampanii wyborczej… Na przykład w poprzedniej kampanii wyborczej spółka CPK wydała półtora miliona złotych na promowanie przyszłych inwestycji. Wyjątkowo droga inwestycja. Tu jest kolejna informacja, która się pojawia w mediach. Zobowiązania wynikające z CPK i zawartych umów są znacznie wyższe i sięgają 5 mld zł. Jest wśród nich wyceniony na 800 mln zł projekt portu lotniczego zamówiony w zagranicznych studiach architektonicznych. Natomiast plan wynikający z programu wieloletniego na 2024 r. wspomina o kolejnych 9 mld zł długu, który państwo ma zaciągnąć na CPK. Jak to się ma do rzeczywistości? Czy faktycznie tak wygląda kwestia finansowa? Jak planowany jest montaż finansowy realizowanej inwestycji? Myślę, że od tego po prostu trzeba zacząć. Proste pytanie. Czy są przygotowane na to środki finansowe, żeby zacząć realizować ten projekt? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jak pan przewodniczący wspominał, CPK będzie przedmiotem naszego odrębnego posiedzenia. Myślę, że po przeprowadzonym audycie i po szczegółowych analizach będziemy mieli okazję zapoznać się z przedstawionymi informacjami. Proponuję, żeśmy dzisiaj się skupili na programach kolejowych, bo taki jest porządek obrad naszej Komisji.

Pan poseł Rafał Kasprzyk, bardzo proszę.

Poseł Karolina Pawliczak (KO):

Ale co z igrekiem i co z Kaliszem?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ale na temat igreka mówił pan przewodniczący rady, tak? Natomiast oczywiście panowie będą udzielali odpowiedzi na pytania dotyczące spraw kolejowych. Dziękuję.

Pan Rafał Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, jako reprezentant jednego z chyba najbardziej wykluczonych komunikacyjnie regionów, bo świętokrzyskiego, chciałbym zadać dwa ogólne pytania, ponieważ plany zostały przesunięte. Nie wiem, czy są realne. Jakie w ogóle są plany realizacji inwestycji kolejowych w województwie świętokrzyskim, żeby wyciągnąć to biedne świętokrzyskie z wykluczenia komunikacyjnego? Kiedy mieszkańcy województwa dojadą szybkim połączeniem z Kielc, wykorzystując choćby połączenie przez Włoszczowę i łącznik w Czarncy. Kiedy elektryfikacja linii Końskie–Skarżysko?

Pozwolę sobie na jeden komentarz, ponieważ być może z wyżyn ministerialnych przez tyle lat panowie ministrowie Weber czy Horała już nie widzą tego, że właśnie przez ostatnie 2 lata, bez składania choćby wniosku o pieniądze z KPO, programy kolejowe zostały wstrzymane tak dramatycznie, że firmy kolejowe czy infrastrukturalne bardzo cierpiały na tym. Doprowadziło to branżę praktycznie na skraj rozpaczy. To dotyczy również firm projektowych i wykonawczych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łukasz Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, pan przewodniczący Szafrański użył takiego określenia, że trwają prace także na tych odcinkach planowanych linii, co do których istnieją wątpliwości co do potrzeby ich realizacji. Chciałbym, żeby tutaj pan przewodniczący Szafrański wskazał konkretne linie kolejowe, których realizacja jest wątpliwa według pana przewodniczącego rady nadzorczej, czyli – jak rozumiem – co do których prace nie mają zostać podjęte. Chciałbym konkretnie, żeby taki wykaz, jeśli nie dzisiaj, to najlepiej w formie pisemnej, został Komisji przedstawiony, bo obawiamy się wszyscy, że będzie powrót do wielkiego scenariusza zwijania kolei w Polsce i oprócz głównych ciągów komunikacyjnych, które zostały rozwinięte, znaczna część linii kolejowych, które miały służyć mieszkańcom także mniejszych aglomeracji, nie będzie realizowana. Takie wnioski można wyciągnąć z tej zapowiedzi.

Natomiast chciałbym też, aby była odpowiedź na pytanie dotyczące południowego igreka, czyli odcinka, który już na początku lat 2000. był wykazywany jak odcinek, który pilnie powinien powstać. Wiemy doskonale, że przepustowość dojazdu do centralnej magistrali kolejowej (CMK) od strony Krakowa jest praktycznie wyczerpana. Bardzo duża liczba pociągów kolei regionalnych łączących Małopolskę i Świętokrzyskie ma problemy z – można powiedzieć – trasowaniem pociągów Kraków–Warszawa. Chciałem w związku z tym zapytać, co dalej z południowym igrekiem. Jeszcze w latach 2000. był pomysł dotyczący budowy nowego odcinka od Nakła Śląskiego przez Olkusz do Krakowa i odnogi do Katowic. Czy zdaniem pana ministra i pana przewodniczącego kluczowy odcinek wraz z budową węzła śląsko-małopolskiego to jest właściwe zadanie i powinno być ono realizowane? Mówię o tym dlatego, że m.in. miasto Olkusz miało uzyskać bezpośrednią komunikację z Krakowem w czasie przejazdu około 20 minut, ale z punktu widzenia w ogóle południa Polski, także dzięki wybudowaniu łącznicy Kraków–Katowice, czas przejazdu miał wynieść około 30 minut dla odcinka z Krakowa do Katowic. Czyli widzimy tutaj aspekt krajowy, ale także regionalny z punktu widzenia dwóch metropolii – metropolii śląsko-zagłębiowskiej i metropolii krakowskiej. Jakie są plany w tym zakresie? Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łukasz Osmalak, bardzo proszę.

Poseł Łukasz Osmalak (Polska2050-TD) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, troszeczkę w nawiązaniu do pytania, które w dużej mierze zadała już wcześniej pani poseł Gabriela Lenartowicz, chciałem odnieść się do dwóch powiatów na tym terenie.

Mówię o województwie śląskim. Mam na myśli powiat mikołowski i powiat rybnicki. W tym miejscu projekt zakłada bardzo dużą degradację, jeśli chodzi o tereny bardzo cenne przyrodniczo. Tam mowa jest m.in. o Śląskim Ogrodzie Botanicznym i o Pojezierzu Palowickim. To budzi bardzo duży niepokój wśród mieszkańców. Druga kwestia jest związana z tym, iż projekt zakłada w zasadzie całkowitą degradację dwóch gmin, tzn. gminy miejskiej Łaziska Górne i gminy Orzesze, ale przez Mikołów również… To jest trzecie z tych miast na Śląsku. Projekt zakłada przecięcie tych miejscowości dokładnie na pół, co będzie się wiązało z bardzo dużym oporem społecznym i niezadowoleniem. Są projekty alternatywne związane z koleją dużych prędkości. Pytanie: Czy tutaj w ogóle jeszcze leżą na stole opcje związane z tym, żeby odejść od tego pomysłu, od tego rozwiązania? Tym bardziej że na Śląsku na tych terenach kolej dużych prędkości nie będzie mogła rozwijać tak wysokich prędkości, jakie były zakładane, ze względu na szkody górnicze i uwarunkowania terenu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Kamil Wnuk.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca, za udzielenie głosu. Tak się troszkę odniosę do mojego przedmówcy posła Kmity. Tutaj była mowa o Olkuszu i o połączeniu aglomeracji śląskiej z Małopolską, z Krakowem. Natomiast chciałbym powtórzyć to pytanie.

Mianowicie chodzi też właśnie o część Zagłębia, o część aglomeracji metropolii górnośląsko-zagłębiowskiej (GZM), ponieważ dzisiaj rzeczywiście jest tak, że takie miasta jak Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza nie mają połączenia kolejowego Krakowem, mimo że jest torowisko do Krakowa i jest taka możliwość, żeby tutaj był taki transport, konkurencyjny wobec autostrady A4 i innego rodzaju transportu. Moje pytanie brzmi: Czy w ramach tych planów jest w ogóle cokolwiek planowane, żeby tę sytuację zmienić i żeby wyburzyć tę barierę komunikacyjną dla mieszkańców tej części aglomeracji śląskiej, jeśli chodzi o połączenie z Krakowem?

I drugie moje pytanie, jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości i połączenie z Warszawą. Dzisiaj najlepszym środkiem komunikacji z Katowic i Sosnowca do Warszawy jest pociąg, natomiast cały czas ubywa połączeń kolejowych. Mam w związku z tym pytanie. Czy mamy to na przyszłość w planach? Czy nadal będzie ubywało tych połączeń komunikacyjnych, bo ubyły dwa połączenia z Katowic? Jakie są dalsze plany, jeżeli chodzi o połączenie na linii Katowice–Warszawa.

Jest też druga kwestia, jeżeli chodzi np. o stację Sosnowiec Główny, gdzie się te pociągi dzisiaj zatrzymują, a np. w Dąbrowie Górniczej nie. Czy są planowane jakiekolwiek zmiany w tym zakresie, jeśli chodzi o stacje, na których po drodze zatrzymują się pociągi relacji Katowice–Warszawa? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. W tym punkcie nie widzę więcej zgłoszeń, więc poproszę pana ministra Malepszaka o udzielenie odpowiedzi. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, wspomniała pani, że poświęcimy projektowi kolei dużych prędkości (KDP) czy CPK osobne posiedzenie. Prosiłbym, żeby to było nawet posiedzenie całodniowe, bo jest bardzo wiele kwestii, które musimy wyjaśnić, a jest też bardzo wiele emocji, które pojawiają się w przestrzeni publicznej. To są emocje, a za mało jest liczb, za mało konkretów.

Powiem tylko w dwóch zdaniach, że projekt CPK na początkowym etapie z pomysłu, z koncepcji szybko przeszedł w dogmat. My się nie zajmujemy dogmatami. Dogmat to sprawa wiary. Zajmujemy się liczbami. Zajmujemy się chęcią rzetelnego wydania publicznych pieniędzy, a bardziej precyzując, chęcią dobrego zainwestowania publicznych pieniędzy. Taki jest nasz cel. Jeśli dzisiaj widzimy, że w projekcie za ponad 200 mld zł na części linii byłby bardzo niewielki ruch kolejowy albo projektowany jest ruch kolejowy, gdy frekwencja w pociągach byłaby na poziomie 10–20%, to mówimy po prostu: „Nie, tak nie funkcjonuje system kolei dużych prędkości”.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ale rozumiem, że pan minister przedstawi ten wykaz.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Te liczby nie są powszechnie znane, ponieważ spółka nie publikowała wcześniej liczb związanych z liniami kolejowymi i nie pokazywała konkretnych potoków. Szanowni państwo, nie zajmujemy się dogmatami, bo zajmujemy się pomysłem, który zawsze w przypadku publicznych pieniędzy podlega weryfikacji. Zawsze. Tak zrobili Brytyjczycy z High Speed 2. Z początkowych 530 km schodzą na 240 km. Tak zrobili Hiszpanie. Z bardzo dużego projektu 8 tys. km Alta Velocidad Española zeszli do 4 tys. km. Weryfikacji dużych projektów infrastrukturalnych możemy znaleźć dziesiątki tylko na przykładzie europejskim.

Jedna liczba bardzo istotna. Chcemy, żeby w systemie KDP po wybudowaniu 2 tys. km linii podróżowało 108 mln pasażerów – 108 mln w systemie kolei dalekobieżnej. Intercity dzisiaj mówi, że bez linii dużych prędkości, bez wybudowania czegokolwiek, na istniejącej sieci kolejowej będzie przewozić 88 mln pasażerów. W tym roku jest projekcja na poziomie 75 mln. Pierwszy podstawowy punkt – 200 mld zł i 20 mln pasażerów w systemie. To jest absolutnie podstawa weryfikacji czegokolwiek. Tutaj takimi liczbami musimy się zająć, jeśli chcemy poważnie rozmawiać o projekcie CPK, jakie linie są priorytetowe,

co wnosi do systemu największy wolumen podróżnych, gdzie musimy szukać pieniędzy na istniejącą infrastrukturę kolejową, która cały czas ma bardzo duże potrzeby.

Tu zakończyłbym, pani przewodnicząca, bo tych liczb jest bardzo dużo. Podkreślam jeszcze raz profesjonalne podejście do publicznych pieniędzy, a nie emocje, bo te emocje przyćmiewają poważną dyskusję, którą musimy odbyć nie tylko w kontekście projektu CPK, ale w ogóle, jeśli chodzi o rozmowy o całościowym transporcie w Polsce i programach infrastrukturalnych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że na pozostałe pytania odpowiedzą pan minister Lasek i pan przewodniczący.

Sekretarz stanu w MFiPR Maciej Lasek:

Myślę, że pan minister Malepszak jeszcze tutaj odpowie, bo widzę, że ma mnóstwo odpowiedzi na pytania szczegółowe, które były, ale chciałem odpowiedzieć na pytanie pani przewodniczącej Matysiak. Prace budowlane na linii kolejowej Warszawa–Łódź mają się zacząć w drugim kwartale… Nie, w drugiej połowie 2026 r. Ich zakończenie planowane było pierwotnie na 2029 r., ale wychodzi nam z analiz harmonogramowych, że to będzie bliżej 2030 r., być może nawet w drugiej połowie 2030 r.

Było pytanie o cały projekt budowy linii KDP. Dzisiaj po pierwszych analizach finansowych jego koszt szacowany jest na 72 mld zł. Sam igrek – 480 km, a 72 mld zł. To jest bez zakupu taboru. Dla uproszczenia to 150 mln zł za 1 km linii. W to oczywiście wchodzą takie fragmenty linii kolejowych, które są bardzo drogie, bo to jest choćby tunel wyjściowy z Warszawy pod Odolanami. To jest niespełna 10 km. Szacowany koszt tego tunelu – o ile dobrze pamiętam – to jest 5,5 mld zł. To np. tunel ze stacją kolejową pod lotniskiem w Baranowie, tunel przed wlotem do miasta Łodzi, tunel dużych prędkości między stacją Łódź Fabryczna a przystankiem Retkinia. No ale mniej więcej w tej chwili pracujemy nad tym, żeby ten projekt mimo wszystko kosztowo optymalizować, bo 150 mln zł za 1 km takiej linii kolejowej to jest jednak bardzo wysoki koszt. Proszę pamiętać, że w tym projekcie konkurujemy z innymi dużymi projektami infrastrukturalnymi i musimy mieć zapewnione na to pieniądze.

Pani poseł Karolina Pawliczak zadała pytanie dotyczące Kalisza. To właśnie nad tym w tej chwili toczą się prace w spółce. Były duże emocje związane z wjazdem czy wejściem kolei dużych prędkości na odcinku Sieradz–Poznań i pociągów przejeżdżających przez miasto Kalisz. W tej chwili trwają prace troszeczkę też koncepcyjne przed zleceniem projektu na bypass, czyli na ominięcie nieco Kalisza od strony zachodniej, o ile dobrze pamiętam. Problem polega na tym, że pierwotnie spółka zaproponowała ominięcie Kalisza bez możliwości zatrzymania się w tym mieście. Dam tylko przykład, o ile skróciłoby to czas przejazdu na tym odcinku. To skróciłoby jazdę o 5 minut na odcinku Poznań–Łódź–Warszawa, który jest szacowany na 1 godzinę i 55 minut. Koszt takiego bypassa był szacowany na 2 mld zł, czy 330 mln zł za 1 km, bo to jest 6 km. Dlatego w tej chwili – w zasadzie chyba jutro, o ile dobrze pamiętam – w spółce jest kolejne spotkanie dotyczące choćby tego odcinka, bo z jednej strony nie możemy wykluczać takiego miasta jak Kalisz z systemu transportowego, a z drugiej strony mało racjonalne wydaje się wydawanie 2 mld zł po to tylko, żeby na odcinku, którego czas przejazdu wynosi 1 godzinę i 55 minut, skrócić ten czas przejazdu o 5 minut.

Istotne jest też to, że linia dużych prędkości między Poznaniem a Warszawą będzie konkurowała pasażersko z istniejącą w zasadzie już linią. To zmodernizowana linia nr 3, po której pociągi już w przyszłym roku będą jeździły z prędkością do 160 km/godz., a czas przejazdu na odcinku Poznań–Warszawa skróci się do 2 godzin i 15 minut. W związku z tym będziemy mieli to, co dzisiaj już padło parokrotnie, jeżeli chodzi o model transportowy i oszacowanie liczby pasażerów, kiedy na tej samej destynacji, jak można powiedzieć, czyli Poznań–Warszawa, będą konkurowały dwie linie – tania linia, na której będziemy jeździli z czasem przejazdu 2 godziny i 15 minut, jak i linia o znacznie wyższych kosztach. Nie wspominam już o budowie tej linii, bo ona jeszcze przecież nie powstała, ale przede wszystkim mowa również później o kosztach przejazdu na tym kawałku, który będzie pokonywany o 20 minut krócej.

Gdy zapytaliśmy w spółce, jak to uwzględnia model transportowy, nie uzyskaliśmy absolutnie wiarygodnej odpowiedzi. Dlatego tak istotna jest w tej chwili weryfikacja przyjętego pasażerskiego modelu transportowego, żeby zobaczyć, czy on rzeczywiście pokazuje prawdę, bo w oparciu o ten model były podejmowane wcześniej decyzje. Może się później okazać, że wydając dziesiątki miliardów złotych na kolejne szprychy czy odcinki kolei dużych prędkości, będziemy – tak jak wspomniał tu pan minister Malepszak – wozili 15% pasażerów czy też w 15–20 % będzie pociąg wypełniony. Chyba nie chcielibyśmy, żeby pieniądze budżetowe były wydawane w tak nieracjonalny sposób, co nie znaczy, że rezygnujemy z całego projektu KDP. Tak jak wspomniał również pan przewodniczący Szafrański, to musi być przeprowadzone na bardzo dobrych podstawach. Pracując dzisiaj wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, jak również z Polskimi Liniami Kolejowymi (PLK), przygotowujemy tak jakby troszeczkę nowe podejście do tego modelu kolejowego i do nowej sieci kolejowej.

Padło też pytanie o linię Katowice–Ostrawa. Dzisiaj to jest jedyna linia, na której teoretycznie miałyby się zacząć prace budowlane jeszcze w tej dekadzie. Natomiast jeden z podstawowych problemów, który istniał jeszcze za czasów mojego poprzednika i poprzednich władz w spółce… Dzisiaj nie dojdzie do sytuacji, kiedy PKP PLK zaprojektowało i miało wybudować linię kolejową, którą CPK miał później rozebrać i wybudować swoją linię kolejową, a tego dotyczył choćby problem i spór między spółką CPK a PKP PLK, który swój finał znalazł nawet w doniesieniu do prokuratury, gdzie dwie spółki Skarbu Państwa wzajemnie nie potrafiły się porozumieć. Dzisiaj pracujemy wspólnie z MI i z PKP PLK, żeby ten odcinek najbardziej optymalnie zaprojektować.

Było pytanie o południową część KDP, zadane przez jednego z panów posłów. To może pan przewodniczący Szafrański udzieliłby odpowiedzi, jeśli pani przewodnicząca wyrazi zgodę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Oczywiście. Bardzo proszę.

Przewodniczący rady nadzorczej CPK Zbigniew Szafrański:

Dziękuję bardzo. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, może nie tylko południowy odcinek KDP, ale i parę innych kwestii szczegółowych, które zostały poruszone.

Przede wszystkim chciałbym, ażebyśmy wszyscy mieli świadomość, że w Polsce nie mamy doświadczeń w budowie i eksploatacji KDP. To nie są kolejne kilometry zbudowanych nowych torów. To jest zupełnie inny poziom technologii budowy, diagnostyki, utrzymania, eksploatacji itd. Wobec tego odcinek Warszawa–Łódź w pewnym sensie traktujemy jako odcinek testowy, tym bardziej że powszechne są oczekiwania, że przy budowie tej linii w jak największym stopniu zostanie wykorzystany potencjał polskich firm i polskiej nauki. No i mamy dylemat, jeśli chodzi np. o sieć na 25 kV, której w Polsce nie mamy, czy po prostu kupić dokumentację od Francuzów, czy zaprojektować swoją, a jeżeli zaprojektować swoją, to wiadomo, że to wymaga testów i czasu. Dlatego z taką ostrożnością się wypowiadamy o terminie uruchomienia odcinka KDP z Warszawy do Łodzi, chociaż oczywiście chcemy to zrobić bez zbędnej zwłoki. Natomiast chcielibyśmy, żeby ten odcinek w pewnym sensie był odcinkiem wzorcowym, żeby wszystkie rozwiązania techniczne sprawdzone na tym odcinku już były bez wątpliwości stosowane na kolejnych odcinkach do Sieradza, Wrocławia i Poznania.

Była prośba o podanie przykładu odcinka, który budzi wątpliwości. Najbardziej charakterystycznym przykładem jest odcinek Warka–węzeł CPK, ponieważ pociąg, który będzie jechał w kierunku Warszawy, teoretycznie miał od Warki odbić na zachód i jechać przez lotnisko 20 minut dłużej, dlatego że może parę osób wysiądzie na lotnisku, dzięki czemu 200 osób pozostałych w pociągu będzie musiało jechać drogą okrężną. W tym przypadku już na obecnym etapie STEŚ rozmawiamy z wykonawcą o wariancie alternatywnym, ponieważ ruch towarowy możemy wyprowadzić z węzła CPK poprzez istniejące linie kolejowe, dobudowując pewne brakujące bocznice, natomiast… Proszę się nie śmiać, bo to jest całkiem dobre rozwiązanie. Jeśli mówimy o poprawie dojazdu do aglomeracji warszawskiej, to mamy tam kolej wąskotorową z Piaseczna do Tarczyna i Grójca,

a po modernizacji na tej trasie można kursować z prędkością do 100 km/godz. Tramwaje warszawskie jeżdżą wolniej. Chcemy to zrobić w ramach obecnie obowiązującej umowy z wykonawcą w studium wykonalności.

Przykłady na nakład dotyczą stacji Okonek. Zaraz będą pretensje, że pomijamy bardzo duże miasto jak Piła. Dotyczą też np. odcinka Tarnów–Nowy Sącz. W kontekście, kiedy budujemy w tej chwili połączenie z Krakowa do Tymbarku i dalej do Nowego Sącza, to jest też pytanie, czy od drugiej strony budować kolejne połączenie.

Węzeł małopolsko-śląski był projektowany wstępnie jeszcze w czasach, kiedy byłem prezesem Polskich Linii Kolejowych. Ten temat jest na tapecie. Mamy świadomość tego, że po modernizacji istniejącej linii z Krakowa do Katowic przez Jaworzno-Szczakową i Trzebinię ta linia się nam bardzo szybko zatka, bo to jest linia o ruchu mieszanym. To połączenie mogłoby zapewnić bardzo szybki i sprawny przewóz podróżnych pomiędzy Krakowem a Katowicami. Jest tylko problem związany z budową geologiczną tego obszaru. Chcielibyśmy te trasy poprowadzić tak, żeby nie ingerować w Jurę Krakowsko-Częstochowską i inne tereny wrażliwe przyrodniczo, stąd też kwestie, które będziemy musieli rozważyć na etapie przebiegu konkretnej trasy.

Odnośnie do połączenia Katowice–Ostrawa, uzupełniając jeszcze to, co powiedział pan minister Lasek, szanowni państwo, z pełną świadomością zmieniamy pewne założenia, licząc się nawet z tym, że być może pewne decyzje formalne będziemy musieli powtórzyć. W przypadku tego połączenia przekonywano mieszkańców, że trzeba tę linię zbudować, żeby było szybkie połączenie z Warszawy do Pragi i lotniska w CPK. Linia technicznie wyodrębniona z systemem zasilania 25kV. Naszym zdaniem nie ma to uzasadnienia. Chcemy skorygować trasę, bo – tak jak pan poseł powiedział – to nie jest odcinek, gdzie pociągi będą rozwijały bardzo dużą prędkość, a jednocześnie odcinek pomiędzy Katowicami a Ostrawą jest stosunkowo krótki. Zastosowanie napięcia zasilającego 25 kV po pierwsze spowodowałoby zaistnienie dużej liczby punktów styku systemów i przełączania przez maszynistę podczas prowadzenia pociągu, a po drugie zmusiłoby marszałka województwa śląskiego do zakupu taboru dwusystemowego, którego nie mamy. Wobec tego zelektryfikowanie tej linii napięciem 3 kV spowoduje, że będzie to linia spójna z całym systemem na Górnym Śląsku. Wtedy mieszkańcom Górnego Śląska możemy powiedzieć: „Będziecie mieli dobre połączenie z Rybnika do Katowic, z Wodzisławia Śląskiego do Katowic, z Jastrzębia-Zdroju do Katowic”, a nie szybki pociąg, który przeleci raz na godzinę do lotniska pod Warszawą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Piotr Malepszak.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, szanowni państwo, cieszę się na tę dyskusję całodniową, bo zapewniam państwa, że jest bardzo dużo myślenia życzeniowego w tym projekcie. Nie chciałbym, żebyśmy podejmowali decyzje dotyczące dziesiątek miliardów złotych, opierając się na emocjach, o których mówię. Jest świetna książka, która pojawiła się na rynku, autorstwa profesora Benta Flyvbjerga – człowieka, który od 40 lat bada projekty infrastrukturalne. Obawiam się, że w drugiej części tej książki pojawi się projekt CPK, jak jest zarządzany, a książka jest o tym, jak nie zarządzać dużymi projektami i w dużej części opisuje problemy nadmiernego optymizmu, niebazowania na liczbach, emocji, wiary, dogmatów, politycznego chciejstwa, bo to też jest bardzo istotne.

Dzisiaj też jesteśmy przygotowani do dyskusji o liczbach. Nie chcę dzisiaj mówić o kolejnych, ale tak jak w projektach kolejowych, tak w obszarach związanych z lotniskiem mamy bardzo wiele różnych liczb. Nie różnic na poziomie 20%, ale różnic na poziomie 200%, a nawet 250% w najbardziej skrajnych przypadkach. To są liczby, nad którymi musimy się pochylić, stąd poważna dyskusja wymaga przedstawienia całej gamy aspektów projektowych, o czym wspomniano dzisiaj, a jutro rozmawiać będziemy o aspekcie projektowym linii dużej prędkości. Złe projektowanie pompuje koszty. Brak standaryzacji, gdy mamy do czynienia z sytuacją, że mamy obiekty inżynierskie różniące się rozpiętością o kilka centymetrów. Takie sytuacje. To wszystko musimy zweryfikować. Tych szczegółów jest bardzo dużo. One nie są sexy, one nie są medialne, bo nikogo nie

interesuje rozpiętość obiektu, ale jeśli jest 100 obiektów, to już są setki milionów złotych, stąd te szczegóły bardzo chętnie przedstawimy. Pokażemy, jak nie należy działać w wydawaniu publicznych pieniędzy na infrastrukturę, na konkretnych liczbach, związanych też z potokami pasażerskimi. Koniec końców, dobrze wydać publiczne pieniądze – taki powinien być nasz cel. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, krótko. Widzę, że pan poseł Horała wyrywa się do wypowiedzi. Rozumiem, że na temat procesu inwestycyjnego chce się wypowiedzieć. Kilka uwag pana ministra chyba może świadczyć o tym, że na temat procesu inwestycyjnego, planowania, projektowania i całego przebiegu niewiele pan nam może powiedzieć, bo się okazuje, że tylu chybionych decyzji, ile zapadło podczas kampanii wyborczej, bo tak możemy o tym powiedzieć… My teraz będziemy musieli to odwracać i naprawiać, a to wszystko niestety kosztuje. Panie ministrze, już się cieszę na to posiedzenie, gdzie będziemy mogli na liczbach wykazać, jak wiele zostało zepsute, a jak wiele jest teraz do naprawienia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, widzę jeszcze dwa zgłoszenia, trzy, cztery. No dobrze, szanowni państwo, więc widzę cztery zgłoszenia. W takim razie proszę, ale bardzo proszę o dyscyplinę czasową. Pierwszy zgłaszał się pan poseł Horała. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Szanowni państwo, częściowo tylko zasygnalizuję pytania, na które nie dostałem zupełnie żadnej odpowiedzi.

Po pierwsze co z węzłem CPK? Bo o ile Okonek, Piła czy – powiedzmy – Giżycko to są faktycznie… Te połączenia, wskazywane jako – w cudzysłowie – wątpliwe, to jednak może 3%, jak nie 2% całości programu kolejowego CPK, a też zaplanowane na drugą połowę lat 30., więc tu jest trochę czasu do namysłu. Natomiast węzeł buduje się raz, buduje się na początku i albo on będzie miał pełną funkcjonalność, albo już nigdy jej miał nie będzie, a zwłaszcza podziemny dworzec. Jeżeli ktoś ma co do tego wątpliwości, to polecam wizytę na dworcu Warszawa Centralna w piątek po południu i refleksję nad tym, czy to dobrze, że 30 lat temu nie popadnięto – w cudzysłowie – w megalomanię, żeby tam jeszcze jeden albo dwa perony więcej były. Co więc z węzłem CPK?

Po drugie, kolejne pytanie, na które zupełnie nie otrzymałem odpowiedzi, to kwestia tego, że jeżeli mają być zmieniane grube decyzje w całym programie, czyli że np. część linii kolejowych nie będzie budowana lub będzie budowana w innym korytarzu, to oznacza podważenie strategicznego studium lokalizacyjnego, co oznacza podważenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. To znaczy, że dla wszystkich projektów, również tych, które zapowiadacie, że będziecie budować, nie będziecie mieli studium korytarzowego poddanego ocenie oddziaływania na środowisko. Bez tego warunku nie można np. aplikować o środki unijne itd. Mam wrażenie, że przynajmniej część wypowiadających się w ogóle nie ma świadomości tego problemu, tego zagadnienia, tego aspektu sprawy i tego etapu procesu inwestycyjnego.

Kolejna z kwestii, które tu padły. Pan Maciej Lasek mówił o obchodzeniu Kalisza bez możliwości zatrzymania się w nim. Wydaje mi się, że jest to wypowiedź nieprecyzyjna. To znaczy chodzi o to, że część pociągów KDP przejeżdżających przez Kalisz będzie się w nim zatrzymywać, czyli wjeżdżać w już istniejący układ torowy i stawać na dworcu w Kaliszu, a część, która nie będzie trasowana przez Kalisz, ma linią obwodową ominąć miasto i dzięki temu zyskać faktycznie 5 minut. Godzina na trasie Poznań–Warszawa składa się z takich 5–7 minut czy 10 minut w innym miejscu. Razem to się składa. Jak zaczniemy to za każdym razem podważać, to koniec będzie taki, że nie będzie tego dodatniego efektu dla czasu przejazdu. Wedy będzie można powiedzieć, że ta linia jest niezasadna. Jak rozumiem, do tego dążyła ta dywagacja, ponieważ wspominał pan tu o alternatywnej, obecnie wyremontowanej linii, która po pierwsze, nie ma standardu KDP, ale po drugie, chciałem też uświadomić, że istnieje w Polsce również coś takiego jak ruch

towarowy. Powiedziałbym, że zwolnienie przepustowości dla ruchu towarowego poprzez przeniesienie strumieni pasażerskich na linię alternatywną jest jednym ze strategicznych celów polskiego państwa w obszarze transportu.

W ogóle państwo, w tym również pan minister Malepszak, który mówi, że osadzi się w liniach, a zaserwował nam tutaj taką serię komunałów, które można powiedzieć o każdym procesie inwestycyjnym, nie odnoszą się do tego pierwszego i podstawowego celu strategicznego, jakim jest znaczący wzrost udziału transportu kolejowego w strumieniu przewozów w Polsce. Przypominam, że poniżej 20% towarów w Polsce jest przewożonych drogą kolejową, co będzie miało narastający skutek negatywny dla całej polskiej gospodarki. Aby tę strukturę zmienić, trzeba zwolnić przepustowość na istniejących liniach, a żeby to zrobić, trzeba wybudować nowe linie m.in. w ramach programu CPK. Między innymi, bo nie tylko. Ten aspekt zupełnie pomijamy. Liczby, które są tu podawane, to są liczby na zasadzie: „Tak jak jest teraz obsługujemy potrzeby na 20 lat do tyłu", bo faktycznie takie są. Brak połączenia Wrocław–Warszawa to jest pozostałość jeszcze pozaborowa i faktycznie ta potrzeba była już 20 lat temu, ale po raz pierwszy mamy unikalną szansę, żeby projektować system, który oczywiście będzie kolejno budowany etapami, ale który będzie odpowiadał na potrzeby polskiego państwa za 20 lat, a nie 20 lat temu, który będzie realizował takie cele strategiczne, jak skokowy wzrost udziału kolei w transporcie, zresztą i towarowym, i pasażerskim, który wreszcie będzie mógł dawać efekt synergii między hubowym, międzykontynentalnym lotniskiem a węzłem przesiadkowym w miejscu, gdzie – uwaga – i tak nawet bez budowania CPK krzyżują się ze sobą centralna magistrala kolejowa i igrek, czyli dwa najważniejsze szlaki kolejowe w Polsce.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przepraszam bardzo. Bardzo proszę o jakby… Bo to już pan poseł był uprzejmy powiedzieć w tej pierwszej części wypowiedzi.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Nie, tego nie mówiłem. No ale nie dostałem odpowiedzi, więc staram się…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale to proszę zadać pytanie.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Staram się powtórzyć swoje pytanie, żeby tę odpowiedź uzyskać. No więc dobrze.

Czy w związku z tym nie będzie pełnej możliwości rozjazdu i przejazdu na skrzyżowaniu centralnej magistrali kolejowej i igreka, czy jednak będzie i jakiego wymiaru? Czy dworzec CPK będzie skalowany w dół, a więc trwale niedorozwinięty?

Jeżeli chodzi o Kalisz i Poznań, czy mam rozumieć, że podważana jest zasadność budowy północnej odnogi igreka? Pan minister Lasek wszedł w taką dywagację, że ponieważ jest już linia kolejowa Poznań–Warszawa, to być może tego nie warto budować, bo będą jeździły pociągi wypełnione w 15%. Czy w związku z tym w ogóle w strategicznym myśleniu o tym systemie nie zakładamy celu, jakim jest skokowy wzrost udziału kolei w przewozach w Polsce? Odpuszczamy ten cel i mówimy: „Tyle, ile jest teraz, to tyle zawsze będzie. Taki jest nasz cel. Projektujemy system pod obecne przewozy, a nie pod ich znaczący wzrost w przyszłości"?

Co do linii Katowice–Ostrawa, to też tu pan przewodniczący rady nadzorczej… Chciałbym uwierzyć, że śnię, że pan nie powiedział o odejściu od zasilania 25 kV. Na linii KDP w transeuropejskim korytarzu transportowym, która zaczyna się gdzieś w Tallinie, a kończy w Pradze czy w Budapeszcie w swojej odnodze, to w Polsce nie będzie takiego odcinka, gdzie pociąg KDP w pewnym momencie się przepina z 25 kV na 3 kV i jedzie on na 3 kV, po czym, wjeżdżając do Czech, się z powrotem przepina na 25 kV, w imię tego, żeby marszałek województwa śląskiego nie musiał kupować dwusystemowego taboru dla swoich regionalnych kolei? Tak zrozumiałem pana wypowiedź i gdyby pan był tylko łaskaw powiedzieć, że się nie przesłyszałem, bo nadal wierzę w to, że jednak mogłem się przesłyszeć…

Co do odcinka Warka–Radom, też mamy tu do czynienia w ogóle z jakimś zupełnym niezrozumieniem, czym jest kolej, czym jest infrastruktura, a czym jest przewoźnik. Zbudowanie linii kolejowej w niczym nie zmusza przewoźnika do takiego a nie innego trasowania pociągu, jak również nie ma planu zlikwidowania linii kierowanej bezpośrednio do Warszawy. Jeżeli więc przewoźnik będzie chciał wytrasować pociąg np. Rzeszów–Warszawa, to oczywiście będzie to mógł zrobić nie przez węzeł CPK, a jeżeli będzie chciał wytrasować pociąg Rzeszów–CPK–Warszawa, oczywiście też będzie mógł. Jeśli jednak nie zrobicie tego łącznika, to nie będzie mógł wytrasować dużo szybszego połączenia np. Rzeszów–Trójmiasto czy Kraków–Trójmiasto nieidącego przez Warszawę, a stawiam tutaj tezę, że jest wystarczające zapotrzebowanie na przewozy na linii Kraków–Trójmiasto albo Rzeszów–Trójmiasto nie przez Warszawę, żeby uzasadnić uruchamianie takich połączeń. Cały ten ruch będziecie niepotrzebnie wpychali do i tak już zapchanego węzła warszawskiego.

Kolejne pytanie w takim razie. W jaki sposób mamy rozbudować węzeł warszawski, zakładając cel strategiczny w postaci wielokrotnego wzrostu przewozów w Polsce? Jakie dzielnice Warszawy przewidziane są do wyburzenia w związku z koniecznością raptownego zwiększenia przepustowości tego węzła, przez który ma przechodzić całokształt połączeń kolejowych w Polsce, również tych, które wcale przez Warszawę by nie musiały przechodzić, tylko przez węzeł CPK?

Było tutaj jeszcze mnóstwo innych rzeczy, do których by należało się odnieść i dopytać, ale tyle wystarczy, bo i tak raczej odpowiedzi nie dostanę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle. Zgłosił się pan poseł Weber. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, też ponowię pytania, które zadałem w pierwszej części tej dyskusji.

Pytałem o dalszy przebieg realizacji linii kolejowej L68 między Stalową Wolą a Przeworskiem. Odpowiedzi w tym temacie w ogóle nie było, tak więc ponawiam pytanie o zakres tej inwestycji. Przygotowaliśmy środki finansowe – dokładnie 191 mln zł – na pierwszy etap modernizacji linii kolejowej na tym odcinku. Te środki są zapewnione w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej 2021–2027 (FEWP).

Kolejna rzecz, o którą pytałem, a też nie było odpowiedzi, to część szprychy kolejowej CPK, dla której prowadzone są już prace przedprojektowe, czyli właśnie połączenie Rzeszowa z linią kolejową L68 w okolicach Leżajska i Nowej Sarzyny. Czekamy na wydanie decyzji środowiskowej. No i pytanie. Czy gdy zostanie wydana, to zostanie uruchomiony przetarg na prace wykonawcze dla tego odcinka linii kolejowej? Zapewniliśmy również środki finansowe na prace na liniach kolejowych nr 25, 74 i 78 na odcinku Stalowa Wola–Tarnobrzeg–Sandomierz– Ocice–Padew. Ta inwestycja również znajduje się na liście podstawowej FEWP. Zapewniliśmy blisko 1 mld zł – dokładnie 939 mln zł – na prace wykonawcze dla tej inwestycji. Jest ona częścią inwestycji towarzyszących CPK, tak że oprócz znaczenia regionalnego ma to również znaczenie ogólnopolskie.

Nie ma też odpowiedzi na pytanie o to, co z tym projektem i co z tym procesem inwestycyjnym. Posiedzenie Komisji po to właśnie jest zorganizowane i po to omawiamy realizację KPK, żeby właśnie taką informację uzyskać, natomiast odpowiedzi na te konkretne pytania jak nie było, tak nie ma. Oczekujemy, a mówiąc dalej wprost, wymagamy, żeby dzisiaj te odpowiedzi zostały nam udzielone.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Jerzego Polaczka. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, kilka uwag generalnych z mojej strony, bo – jak rozumiem – jeszcze czeka nas pogłębienie tego przekazu ze strony MI. Uwaga na początek jest taka, co dzisiaj pierwszy raz powiem, że za chwilę minie pół roku kadencji, a w gruncie rzeczy nie spotkaliśmy się jako Komisja z kierownictwem ministerstwa i de facto nie znamy generalnych priorytetów, planów i inicjatyw legislacyjnych. Można

powiedzieć, że CPK jest w centrum zainteresowania opinii publicznej. Mówię i o części lotniskowej, i o części kolejowej. To jest taka uwaga ogólna.

Cieszę się z tych wypowiedzi, które usłyszałem. Najbardziej konkretyzująca była zaprezentowana przez pana ministra Piotra Malepszaka. Ja też jestem zwolennikiem mówienia o liczbach w relacji do – można powiedzieć – ekonomicznych efektów i skutków tych inwestycji dla transportu pasażerskiego i dla transportu towarowego. Zachęcałbym przedstawicieli MI, jeśli mają przekazywać informacje w sposób bardziej pogłębiony, żeby obok liczb związanych z dyskusjami na temat różnic w centymetrach pomiędzy rozwiązaniami technicznymi obiektów za każdym razem pojawiała się tutaj informacja, jak proponowane przez państwa ewentualne zmiany mają się do liczb odnoszących się do pasażerów korzystających później z tych skorygowanych rozwiązań projektowych.

Kolej dużych prędkości w Polsce ma prawie 20-letnią historię. Jako wieloletni poseł i były minister transportu już się gubię w tych analizach i studiach wykonalności, które zostały przez ostatnich kilkanaście czy 20 lat przeprowadzone. Można by powiedzieć złośliwie, że gdyby w 2012 r. w sposób infantylny pan minister Nowak nie zatrzymał przygotowań do budowy KDP w ramach igreka, dzisiaj w 2024 r. bylibyśmy w zupełnie innej rzeczywistości infrastrukturalnej, która by nawiązywała do tego kluczowego tematu, jakim jest inwestycja lotniskowa i powiązanie jej z częścią kolejową.

Reasumując przekaz, jaki odbieram z państwa wypowiedzi, musiałbym gorzko skonkludować to wnioskiem, iż ostatnie pół roku powoduje jedno – wszystkie dotychczasowe harmonogramy, kamienie milowe, przygotowania zostają wysadzone w powietrze i jesteśmy w horyzoncie czasowym po 2035 r., jeśli chodzi o część lotniskową, nie mówiąc o części kolejowej, w najlepszym przypadku. Mówiąc kolokwialnie, to jest dorobek tego niespójnego przekazu, szafowania tutaj wcześniej własnymi deklaracjami politycznymi i tkwienia w tych politycznych zaklęciach przez wielu przedstawicieli rządu.

Konsekwencją tego dla spółki CPK – szkoda, że tutaj nie ma przedstawicieli zarządu, prezesa czy w ogóle składu zarządu w tej dyskusji – jest to, że do tej pory spółka ma podpisane umowy w zakresie projektowania na kwotę myślę, że przekraczającą 1,2–1,5 mld zł. Jak to wpływa na pozycję negocjacyjną spółki w relacji do tych partnerów, gdzie te umowy są wiążące? Jakie to wygeneruje dodatkowe koszty? Chciałbym zapytać tutaj pana pełnomocnika i ministra Laska, jakie są najważniejsze w sensie – powiedziałbym – kwotowym umowy projektowe podpisane przez CPK. W jakim harmonogramie? Czy państwo poprzez swoje deklaracje dotyczące opóźnienia tego projektu gigantycznie nie pogorszyli również pozycji negocjacyjnej własnego zarządu, który państwo już tam powołali, w relacji do tych partnerów, tym bardziej że mamy do czynienia również z międzynarodowymi podmiotami projektowymi, które realizują to na zlecenie CPK?

W tym kontekście à propos spójności tego przekazu i wydatkowania środków chciałbym również zapytać się, jak mamy rozumieć komunikaty płynące od nowego kierownictwa Lotniska Chopina o konieczności poniesienia nakładów na modernizację lotniska do 2030 r. w kwocie 2–3 mld zł w takiej sytuacji, w której skutkiem budowy CPK los Okęcia – jak rozumiem – jest przesądzony. Natomiast do tej pory harmonogram tej budowy został przesunięty przez państwa działania, a przepustowość Okęcia, mówiąc wielce na skróty, to jest horyzont 4–7 lat, jeśli chodzi o osiągnięcie poziomu – w cudzysłowie – sufitu w zakresie możliwości operacyjnych tego lotniska i istniejącej na tym lotnisku infrastruktury.

Ostatnie pytanie do pana ministra Piotra Malepszaka, które chcę zadać, dotyczy nie bezpośrednio inwestycji kolejowej związanej z CPK, ale myślę, że ona ma w Polsce ciężką wagę, a służy również promocji i poprawie atrakcyjności oferty kolejowej. Chciałbym się zapytać, jakie państwo zamierzają podjąć dodatkowe działania po to, aby wykreować konkurencyjność w korytarzu E30 pomiędzy Krakowem, Katowicami, Opolem i Wrocławiem, jeśli chodzi o zwiększenie prędkości. Pytam o osiągnięcie konkurencyjności przejazdu pomiędzy aglomeracjami śląską i krakowską, Opolem i Wrocławiem po to, aby budować konkurencyjność transportu kolejowego w relacji do ruchu osobowego na autostradzie A4.

Raz jeszcze zachęcam do tego, aby pokazując liczby, bo myślę, że to jest wtedy rzeczywiście dyskusja bardziej zobiektywizowana, za każdym razem pokazywali państwo

również kontekst pasażera, który w tej dyskusji, przynajmniej do chwili obecnej, jest nieobecny. Mówimy tutaj o kwestiach technicznych, o napięciu na liniach kolejowych, jakie należy technicznie zastosować, o rozwiązaniach – powiedziałbym – mostowych i niemostowych, natomiast przekaz skierowany do opinii publicznej powinien odwoływać się również do skutków dla ruchu pasażerskiego, jego przepływów itd. Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Zgłosiła się do głosu wielce szanowna pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zadam to pytanie, żeby już nie wracać do tematu na następnym spotkaniu, gdzie będą sprawy już dużej kategorii. Natomiast myślę, że w ogóle projekt CPK, a szczególnie też brak informacji, które trafiałyby do mieszkańców, spowodował ogromne napięcia społeczne. To było też chociażby wykorzystywane w trakcie ostatniej kampanii wyborczej. U mnie pojawiły się głosy: „Obronię was przed CPK", więc na sztandarach niektórzy mieli aż takie odezwy.

Chciałam zapytać pana ministra, czy w ogóle będzie jakiś harmonogram realizacji zadań. Jak pan przewiduje, a jeżeli, to kiedy i czy, realizację w ramach projektu CPK trasy biegnącej m.in. przez Gdańsk, Pruszcz Gdański i dalej? Pytam, ponieważ tam są nowe osiedla, ludzie wybudowali domy i nagle poszła informacja, że te domy będą rozbierane, a ludzie będą musieli się stamtąd wyprowadzać. Jakiś horyzont czasowy w przybliżeniu. Czy mogę prosić o odpowiedź na to pytanie? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do głosu zgłosiła się również wielce szanowna pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam jedno bardzo ważne pytanie, prośbę i apel, szczególnie odnośnie do informacji o Kaliszu, które usłyszałam. Bardzo proszę, żeby Kalisza nie wykluczać KDP i absolutnie nie łączyć połączeń Kalisza z trasą Poznań–Warszawa, bo kaliszanie i południowa Wielkopolska z tego połączenia nie korzystają. A nie korzystają dlatego, że nie ma połączenia z Koninem, czyli dla nich oznacza to 2 godziny do Poznania i dopiero do Warszawy.

To jest w ogóle zagadnienie, które bardzo bym chciała z państwem poruszyć, a mianowicie właśnie skomunikowanie Wielkopolski na linii północ–południe, właśnie – jak spojrzymy na mapę – pomiędzy Kaliszem a Inowrocławiem i Kaliszem a Koninem. To jest bardzo ważny odcinek, który naprawdę rozwiązałby bardzo dużo problemów, jeżeli chodzi o komunikację, bo rozumiem i też jestem zwolenniczką tego, żeby nie wozić powietrza i żeby dużych inwestycji nie opierać na: „Hurra, jakoś to będzie", tylko na konkretnych liczbach, ale tu muszę zwrócić na to uwagę. Połączenie Poznań–Warszawa. Trasa kolejowa nr 3 nie rozwiązuje problemu Kalisza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłosił się również wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK pana Rafał Milczarski. Bardzo proszę, panie prezesie, o zabranie głosu.

Wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK Rafał Milczarski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Rafał Milczarski. Jestem wiceprezesem Stowarzyszenia Tak dla CPK. Chciałbym zaznaczyć, zanim zapytam i zabiorę głos, że nasze stowarzyszenie ma charakter apolityczny. Naszym jedynym celem jest pilnowanie tego, żeby program CPK – zarówno w aspekcie kolejowym, jak i w aspekcie lotniczym – był realizowany co najmniej w takiej skali, w jakiej został zaplanowany przez poprzedni rząd. W tym kontekście mam następujące pytania, bo wiele było doniesień prasowych, a najlepiej zapytać po prostu u źródła. W związku z tym mam konkretne pytania.

Czy planują państwo zmianę funkcjonalności węzła CPK? Jego obecne założenie jest takie, że z każdego kierunku i w każdym kierunku można wytrasować pociąg. Nam jako stowarzyszeniu bardzo zależy na tym, żeby ta funkcjonalność została utrzymana ze względu na to, że to jest future-proofing. Jeżeli budujemy infrastrukturę lotniczą, która ma być przyszłością naszego kraju i regionu, to musimy mieć możliwość zadbania o to, żeby jego aspekt kolejowy był przygotowany do tego, aby kolej mogła się rozwijać, zwłaszcza w kontekście polityki europejskiej, która jasno wskazuje, że ruch lotniczy na krótkich odcinkach będzie coraz mniej dopuszczalny. Europie w polityce europejskiej zależy na intermodalności.

Pytanie drugie. Czy planują państwo zmniejszenie dworca podziemnego w terminalu CPK? Tam jest obecnie zaplanowany dworzec na 6 peronów. Słyszałem takie głosy w mediach, że to jest podobno nadmiarowe. Pragnę zwrócić uwagę, że jeżeli rzeczywiście ten dworzec ma pełnić swoją funkcję i ma zapewnić możliwość trasowania pociągów nie tylko narodowemu przewoźnikowi, bo chyba docelowo aspekt konkurencji na torach jest też elementem polityki europejskiej, to nie należy dopuścić do tego, żeby ten dworzec został wyskalowany w mniejszej skali, dlatego że przebudowa go będzie po prostu w przyszłości niemożliwa. Jaki ten dworzec zbudujemy pod ziemią, on na zawsze pozostanie takiej wielkości pod tym wielkim lotniskiem.

Pytanie trzecie. Chciałbym zapytać, czy w związku z występującym już opóźnieniem i z dalszymi opóźnieniami – jak rozumiem ze słów, które tutaj padły na posiedzeniu Komisji – w budowie portu lotniczego w CPK planują państwo zwiększenie jego skali z obecnie zaplanowanych 32 mln pasażerów być może do 40 mln lub więcej? Jako stowarzyszenie apelujemy o to, żeby państwo to rozważyli po to, by portu lotniczego nie zbudować w zbyt małej skali.

Pytanie czwarte jest takie: Jakie argumenty przemawiają za tym, żeby inwestować kolejne środki w port lotniczy Chopina? Na tę rozbudowę nie ma decyzji środowiskowej, tymczasem proces w przypadku decyzji środowiskowej i projektowania CPK jest bardzo zaawansowany. W zasadzie tylko po stronie spółki i państwa jako decydentów jest teraz kwestia woli, żeby z tym procesem rozpocząć i żeby Polska miała w 2030 r. port lotniczy godny tego kraju, z którego będzie można bez problemu polecieć w najróżniejszych kierunkach.

Na koniec pytanie ostatnie. Czy w rozważaniach na temat potencjalnego zmniejszenia skali, jeżeli one występują, czy też ograniczenia funkcjonalności węzła biorą państwo też pod uwagę koszty alternatywne, tzn. fakt, że dzisiaj już bardzo zaawansowany jest proces projektowania, który kosztuje wedle naszych wyliczeń około 1 mln zł dziennie? W momencie, kiedy trzeba będzie to projektować od nowa, wtedy ten proces trzeba będzie powtórzyć. Może się po prostu okazać, że ewentualne oszczędności, o których być może kilka lat temu można było rozmawiać, jeżeli nawet byłyby zasadne, to są po prostu niezasadne ze względu na to, że ten proces jest już tak zaawansowany, że po prostu należy go kontynuować także po to, żeby nie ponosić kosztów alternatywnych niewybudowania CPK na czas. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń.

Zanim oddam panu ministrowi głos, to jeszcze pozwolę sobie jednak na kilka słów ze swojej strony. Oczywiście to jest ważna dyskusja i choć mieliśmy głównie rozmawiać o kolei, to ta dyskusja jednak bardzo mocno wiązała się z CPK. Można tutaj oczywiście mieć różne opinie, byle merytoryczne, natomiast chcę powiedzieć o dwóch rzeczach, które z mojej perspektywy i mieszkańców mojego regionu są ważne.

Otóż w całym tym planie wykluczenie mieszkańców 200-tysięcznego miasta, jakim jest Bielsko-Biała i zrobienie węzła w Czechowicach-Dziedzicach, które są piękną miejscowością, jednakże omijając nasze miasto, to moim zdaniem nie jest najlepszy pomysł. To był dorobek przy tym planie, który był realizowany. Gorąco się z tym nie zgadzałem, ale jakby… Mieszkańcy nie tylko Bielska-Białej, ale przecież to jest cała aglomeracja beskidzka, mieszkańcy Żywiecczyzny, mieszkańcy Śląska Cieszyńskiego. Zupełnie nie-

zrozumiałe decyzje, których moim zdaniem nie można pozostawić bez głębszej analizy i rozważenia.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Tylko, panie przewodniczący, tak nie było. Po prostu to jest nieprawda, co pan mówi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pamiętam te nasze dyskusje. Twierdził pan, że do Czechowic nie jest za daleko, to sobie poradzimy. W skrócie.

Poseł Marcin Horała (PiS):

To jest po prostu nieprawda, co pan teraz mówi albo pan nie rozumie, co do pana mówiłem. Dwie opcje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Właśnie tak. To przypomina tę naszą dyskusję – albo nie rozumiemy, co mówimy, albo nie znamy tych głębokich pokładów uzasadnień, które stoją za tymi decyzjami, których nie rozumiemy.

Poseł Marcin Horała (PiS):

No więc krótkie wyjaśnienie. Trasowanie pociągów nie zawsze wymaga wybudowania nowej linii kolejowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, i właśnie słowo klucz.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Czasem można skorzystać z istniejących.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Powiem panu, jak już tak dyskutujemy, że wyraz „trasowanie" przypomina politykę dotyczącą zwijania kolei. Nie ma pasażerów i w związku z tym likwidujemy. A dlaczego nie ma pasażerów? Bo puszczamy dwa pociągi w odstępie godziny. To jest dokładnie ta sama dyskusja i państwo akurat w Bielsku-Białej robili dokładnie to samo, więc myślę, że tego nie rozwijajmy, bo jak się rozwinę, to nie skończę do godz. 15.00.

Druga rzecz. Był tu poruszany problem czekania i pociągów Cargo, które przemierzają nasze piękne miasta i tereny Rzeczypospolitej. Szanowni państwo, podstawowy problem, który komunikuje branża, to nie jest do końca to, że te pociągi jadą wolno przez Polskę, tylko problem jest z czekaniem na granicach. W wielu miejscach są absolutnie niewydolne punkty graniczne, które powodują, że tam jest bardzo poważny problem z przepustowością. No i oczywiście jest pytanie. Jak temu zaradzić? Na to nie było odpowiedzi. Myślę, że jeżeli nie patrzymy na problemy kompleksowo, to tych dobrych odpowiedzi nie znajdziemy.

Mam też pytania dotyczące Lotniska Chopina. Nie wiem, czy to jest ten właściwy moment, ale mam takie poczucie, że coraz więcej rzeczy na tym lotnisku nie działa. Nie działają szybkie ścieżki, które mają jakby przyspieszać ruch pasażerów po lotnisku. Widać wyraźnie, że wiele rzeczy technicznie się zużywa. Samoloty stoją obok rękawów, a rękawy są zepsute tygodniami. Jest pytanie. Czy to jest dobry moment do tego, żeby jednak podejmować tutaj działania? To pytanie otwarte. Czy nie lepiej podjąć decyzję? Są oczywiście kwestie ścieżek podejścia. Dlatego o tym mówię. O tym zaraz powiem, pani przewodnicząca. Kolejna rzecz. W jaki sposób węzeł warszawski będzie przygotowany do zwiększenia ruchu?

To też jest pytanie, na które musimy znaleźć odpowiedź. Uważam, że dzisiaj nie mamy odpowiedzi na pytania rysujące się w wielu miejscach w Polsce. Dlatego bardzo się cieszę, że pani przewodnicząca już tutaj zapowiedziała osobne posiedzenie Komisji. Deklaruję, że spróbujemy do niego doprowadzić w maju. Zrobimy je poza dniami posiedzeń Sejmu, żeby była przestrzeń na dyskusję, abyśmy naprawdę mogli przeprowadzić nie emocjonalną, ale merytoryczną dyskusję, która zajmie nam pewnie cały dzień, może pół dnia, ale od A do Z, tak żeby te wszystkie wątpliwości, które pojawiają się z wielu

stron, jednak mogły zostać zaadresowane czy może wyjaśnione. W wyniku takiego posiedzenia powstaną może tutaj jakieś refleksje.

Oddaję teraz głos. Tak, wielce szanowna pani przewodnicząca Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Panie przewodniczący, chciałam to pytanie zadać w drugim punkcie, ale wygląda na to, że będziemy musieli zrobić przerwę, tak jak pan zapowiadał, bo rzeczywiście dyskusja jest gorąca. Żeby to wybrzmiało, muszę poruszyć ten temat, dlatego że wpisuje się on nawet w ten pierwszy punkt, ponieważ tu mówimy o strategii połączeń kolejowych.

Chciałabym więc poprosić wszystkich decydentów kolejowych, żeby spojrzeli łaskawym okiem na północno-zachodnią Polskę, szczególnie oczywiście z uwzględnieniem województwa lubuskiego, które jest absolutnie wykluczone komunikacyjnie. Mieliśmy specjalne posiedzenia poświęcone sytuacji PolRegio, ale i generalnie kłopotów kolei w województwie lubuskim. Dotyczy to też województwa zachodniopomorskiego. Cieszę się, że są rozmowy dotyczące połączeń z południem, z Katowicami, z Wrocławiem, z Krakowem itd. Natomiast proszę pamiętać o tym, że podróż ze Szczecina do Warszawy trwa bardzo długo. Jak pasażerowie mają dojechać? Jest lotnisko w Goleniowie. Tam samolot jest trzy razy w ciągu dnia i niecodziennie. Jeśli chodzi o województwo lubuskie, mamy też lotnisko w Babimoście. Tam jest jeden samolot dziennie. Brakuje mi cały czas w różnego typu rozważaniach skierowania wzroku i życzliwości na Polskę północno-zachodnią, bo okazuje się czasami, że nam bliżej do Berlina niż do Warszawy i…

Poseł Marcin Horała (PiS):

Wiemy.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

O, jakie to dowcipne. Ojejku, jejku. To jest zaniedbanie waszych 8 lat. Niestety. Co mam wam powiedzieć? Trzeba było rzeczywiście komunikować inaczej to wszystko. Tak to niestety wygląda. Bardzo o to proszę.

Na koniec oczywiście to, co najbardziej leży mi na sercu, czyli elektryfikacja linii nr 203, więc to tak poddaję mocno pod rozwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję wielce szanownej pani przewodniczącej. Oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca skupiła się po prostu na pracy u podstaw, czyli na tym, co moje poznańskie podejście lubi najbardziej.

Problem pana posła Horały jest zawsze ten sam – mało liczb, dużo emocji. Gdyby zapytać o szczegóły, bo miałem okazję pytać, to nigdy nie uzyskiwałem liczb. Dlatego cieszę się, że będziemy mieli okazję poruszyć te kwestie szczegółowo.

Odpowiem szybko w kwestiach dotyczących istniejącej infrastruktury. Informacja dla pana ministra Polaczka. Cel dla połączenia Kraków–Katowice to jest 45 minut. Mamy do zrobienia jeszcze odcinek od Mysłowic do Katowic. Częściowo będzie on objęty dużą modernizacją odcinka od Szopienic do Katowic, a duża modernizacja czeka też stację Mysłowice. Tam faktycznie jest duży potencjał – podstawowa magistrala południowej Polski do wożenia dużych potoków. Cel szerszy dla połączenia Kraków–Katowice–Wrocław to 2,5 godziny. To jest realna alternatywa dla pociągów w ruchu dalekobieżnym. No i oczywiście cele bardzo przyjazne dla pasażerów – dalekobieżny ruch cykliczny, bo to jest wygoda w podróżowaniu. Odjeżdżamy z Krakowa i z Katowic o tej samej porze i jedziemy po tej magistrali. To jest ten element. Mniejszych wątków związanych ze Śląskiem i z połączeniami zarówno podstawowymi do dużych miast, jak i regionalnymi, jest oczywiście więcej, ale patrząc na to połączenie, bardzo mi to leży na sercu, bo szukam potoków dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego, a one oczywiście są w dużych aglomeracjach.

Jeśli chodzi o modernizację dalszego ciągu linii nr 68, magistrala wschodnia właściwie ma dwa numery, bo od Skarżyska jedziemy przez Sandomierz i tutaj się dzieje, te roboty trwają, ale jeszcze nie są zakończone, a kolejny etap od Stalowej Woli, żeby dokończyć to do Przeworska i żeby połączyć się z magistralą E30 o nomenklaturze kolejowej

linia nr 91… Tutaj nic złego się nie wydarzy. To są wieloletnie plany stworzone ponad 10 lat temu. Podkreślam to wielokrotnie. Działania infrastrukturalne to sztafeta decyzji, działań i różnego rodzaju dokumentów. Realizacja na tym gruncie dzieje się w ostatnich latach i będzie się działa dalej.

Szczecin–Poznań, Szczecin–Warszawa poniżej 5 godzin. Wracamy od grudnia do wyniku z 2015 r. Kończy się modernizacja linii ze Szczecina do Poznania i ten efekt już będzie zauważalny, bo faktycznie tu czas przejazdu ze Szczecina do Warszawy, w ostatnich latach podchodzący pod 8 godzin, był zupełnie nieatrakcyjny, żeby korzystać z kolei.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Co pan na to, panie ministrze Horała?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Drugi element, to oczywiście takie połączenie jak wykluczony Gorzów, bo dzisiaj Gorzów nie ma sprawnego dojazdu do magistrali. Z nowym zarządem Intercity pracujemy nad tym, żeby tutaj były połączenia dowozowe, szczególnie do podstawowych osi komunikacyjnych.

Szanowne prezydium, jeśli chodzi o projekt CPK, chciałbym tylko zahaczyć o tę kwestię. Tak jak powiedziałem o szczegółach projektowania, tak na grubych klockach sprawa węzła i przepustowości oczywiście musi być szczegółowo zbadana. Co mamy w węźle? Mamy węzeł zakładający gigantyczny wzrost pracy eksploatacyjnej. Taki wzrost, że byłby on większy niż w krajach o ponad dwukrotnie większej populacji, w krajach o stabilnym systemie kolejowym o bardzo wysokiej częstotliwości połączeń. Czyli musimy zderzyć te liczby. Mamy niestety pewne prognozy, które mówią o depopulacji. Musimy oczywiście ten aspekt uwzględnić, że będzie nas mniej. Chcemy mieć dobry system kolejowy, ale nie możemy mówić, że liczba połączeń dalekobieżnych będzie czterokrotnie większa niż dzisiaj, bo żadna analiza robiona przez przewoźnik, takich jak chociażby Intercity, tego nie uwzględnia. Mówię tutaj o problemie bardzo drogich pociągów w wydaniu KDP, które nie mogą wozić powietrza. To nie może być pociąg wypełniony w 20%, bo taki pociąg będzie głęboko deficytowy. To musi być pociąg, który wzorem francuskiego systemu kolei… Tam średnie wypełnienie jest 74-procentowe. To są pociągi, które nie wożą powietrza. Zapełnienie musi być na poziomie 70–80%, żebyśmy myśleli o efektywnym systemie stworzonym za dziesiątki miliardów złotych.

Nie pójdę dalej, bo czeka nas poważna, długa dyskusja stricte dotycząca KDP, węzła i wszystkich elementów. Zakładam, że będziemy wchodzić w szczegóły, które medialnie nikogo nie interesują, ale niestety ta dyskusja – również na szczegółach – przed nami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak. Bardzo proszę, pan przewodniczący rady nadzorczej.

Przewodniczący rady nadzorczej CPK Zbigniew Szafrański:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu. Nie chciałbym, żeby pan poseł Horała został bez odpowiedzi na kolejne pytanie. Panie pośle, nie przesłyszał się pan. Dokładnie zaproponowałem przejście na system zasilania 3 kV na odcinku Katowice–granica państwa–Ostrawa. Jeżeli bowiem wyobrazimy sobie teoretyczny pociąg międzynarodowy, o którym pan wspomniał, jadący z Tallina, to on faktycznie po linii Rail Baltica będzie jechał na napięciu 25 kV i dojedzie do Ełku, gdzie zmieni system na 3 kV, bo do tej stacji dochodzi system 3 kV, pojedzie do Białegostoku, z Białegostoku pojedzie do Warszawy na tym samym napięciu, a potem przejedzie CMK do Katowic. Centralna magistrala kolejowa jest przygotowana do zmiany zasilania, ponieważ tam są założone izolatory na 25 kV, tylko nie ma skąd wziąć zasilania, dlatego że jednofazowy system zasilania prądu 25 kV wymaga punktów zasilających z sieci energetycznej na poziomie 400 kV, a tam takich linii po prostu nie ma w pobliżu. Trzeba byłoby wybudować specjalną linię. Wjeżdżamy do Katowic na 3 kV, wyjeżdżamy z Katowic i punkt zmiany systemu byłby dopiero za stacją Katowice-Ligota w kierunku stacji Orzesze. Pytanie zatem brzmi: Czy wcinać linię z napięciem 25 kV w obszar Śląska, tworząc ją jako wyizolowaną, wyodrębnioną tech-

nicznie, czy przesunąć ten punkt do granicy polsko-czeskiej, gdzie pociąg sobie zmieni system zasilania i pojedzie na napięciu 25 kV? W tej chwili w lokomotywach i zespołach trakcyjnych mamy zasilanie przekształtnikowe. To, z ilu napięć może korzystać pociąg jest tylko kwestią tego, jakie moduły wstawi producent do wozu zasilania trakcyjnego i to jest w tej chwili standard, jeśli chodzi o pojazdy wielosystemowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pan minister Maciej Lasek. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zanim na kolejnym spotkaniu Komisji przejdziemy do tej głębokiej dyskusji, chciałbym się tylko odnieść do paru elementów.

Nie ma tutaj pani, która zadawała pytanie à propos Kalisza. Oczywiście nie chcemy wykluczać Kalisza. My tylko pokazujemy…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie, pani posłanka jest, tylko – jak sądzę – wyszła z sali, żeby zamienić słowo z panem ministrem.

Sekretarz stanu w MFiPR Maciej Lasek:

Jasne, ale w każdym razie nie ma chęci wykluczania Kalisza. Natomiast na tym przykładzie jest pokazany pewien sposób projektowania i podchodzenia do pieniędzy podatnika, ile możemy zyskać albo ile chce się uzyskać i jakie konkretne pieniądze muszą być wydawane, żeby skrócić ten czas przejazdu choćby o 5 minut, a to 2 mld zł. My w tej chwili właśnie nad tym pracujemy, żeby miasto Kalisz nie było wykluczone. Ten element igreka od Sieradza do Poznania jak najbardziej będzie realizowany. Zresztą został złożony wniosek o środki z CEF na projektowanie tej linii.

Padły tutaj pytania dotyczące lotniska, które przedstawił pan Rafał Milczarski. Dlaczego musimy o tym rozmawiać? Choćby dlatego, że mamy bardzo wiele niewiarygodnych liczb. Przypomnę, że jedna z analiz czy prognoz, które były przygotowywane dla nowego lotniska centralnego w Baranowie, a to ma być lotnisko hubowe, głównie jednak pod naszego przewoźnika narodowego, mówiła, że w 2029 albo 2028 r. polski przewoźnik narodowy będzie miał – o ile dobrze pamiętam – 149 albo 148 samolotów, z czego 36 samolotów szerokokadłubowych. Już we wrześniu czy październiku 2023 r. zarząd Polskich Linii Lotniczych Lot przedstawił strategię, w której ma mieć niestety nie 36 samolotów w 2028 r., tylko 24 samoloty szerokokadłubowe i w tym czasie w sumie 110, a operacyjnie 108 samolotów. Z kolejnych analiz, które otrzymaliśmy również na podstawie naszych kontaktów z PLL Lot, wynika, że w perspektywie czasowej choćby 2035 r. tych samolotów szerokokadłubowych nie przewidziano więcej niż trzydzieści parę. A jeżeli tak, istotne jest to, że jeśli budujemy lotnisko, które ma być lotniskiem hubowym, to narodowy przewoźnik powinien tam zapewnić około 60% wypełnienia slotów. Jeżeli tego nie będzie miał, to będziemy budowali lotnisko częściowo dla konkurencji, która zabierze nam ten kawałeczek tortu, jakim powinien – że tak powiem – posilić się nasz narodowy przewoźnik. Po to są te liczby i po to są również analizy, żebyśmy mogli dobrze zaplanować tę inwestycję.

A jeżeli chodzi o harmonogramy, o których powiedział tutaj pan wiceprzewodniczący stowarzyszenia Rafał Milczarski, to przypomnę tylko, że były prezes spółki CPK w dość szczerym wywiadzie całkiem niedawno powiedział o prawdopodobieństwie uruchomienia tego lotniska w 2028 r., co – jak szanowne prezydium pamięta – było tutaj wielokrotnie posłom wmawiane. Było ono przez niego szacowane na 15–20%. Co ciekawsze, przez doradcę z firmy Jacobs, było szacowane na 5–10%, a sami pracownicy na około 1%. Szanowni państwo, jeżeli dzisiaj nie przygotujemy rozwiązania pomostowego, to w ruchu pasażerskim do 2032 r. tracimy 42 mln pasażerów. To są najnowsze szacunki. W związku z tym zaniedbania i zaniechania, które zostały popełnione w 2018 i 2019 r., a które skutkują dzisiaj również wspomnianymi przez pana przewodniczącego problemami na Lotnisku Chopina, musimy jak najszybciej naprawić. Myślę jednak, że to jest właśnie ten element naszej długiej dyskusji, którą przeprowadzimy na kolejnym posiedzeniu.

Koszty, o których pan Milczarski wspomniał… Tak, właśnie pracujemy nad tym, żeby te koszty nie były zbyt wysokie, a pieniądze były racjonalnie wydawane.

Lotnisko i wykluczenie – powiedzmy – komunikacyjne Polski północno-zachodniej. Po 4 latach blokady Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" (PPL) dokapitalizowało lotnisko w Goleniowie, które mogłoby wreszcie przeprowadzić niezbędne inwestycje. To była jedna z pierwszych informacji, które uzyskałem od rady nadzorczej PPL. Jak zadałem pytanie, dlaczego przez 4 lata się to nie udało, oni odpowiedzieli: „No właśnie też nie wiemy, dlaczego się nie udawało". Teraz się udało. W związku z tym staramy się ratować lotnisko w Goleniowie.

Najlepszym przykładem niewłaściwie wydawanych pieniędzy jest chyba lotnisko w Radomiu, które to w założeniu miało być lotniskiem naprawdę współpracującym z lotniskiem w Baranowie. W pierwszym roku eksploatacji miało trzykrotnie mniejszą liczbę odprawionych pasażerów, pomimo dość – jak bym to nazwał – heroicznej postawy PLL Lot, które otworzyły tam pewne połączenia, ale 100 tys. versus 300 tys. pasażerów… To lotnisko, na które nie można namówić touroperatorów, ponieważ ma zakaz wykonywania lotów nocnych, gdzie jest generalnie brak pokrycia radarowego, gdzie 8 operacji jest dopuszczonych na godzinę, a jest współdzielone z wojskiem. Naprawdę ciężko jest zaproponować czarterowym przewoźnikom, tak naprawdę touroperatorom, dobrą ofertę, żeby z tego lotniska chcieli korzystać, choć robimy wszystko, co w naszej mocy, żeby pieniądze, które zostały tak nieroztropnie wydane… Tak bym powiedział, bo to jest drugie podejście do tego lotniska. Chcemy jednak w jakiś sposób ratować tę infrastrukturę. Naprawdę bym sobie życzył, żeby każda infrastruktura lotniskowa, która zostanie zaprojektowana, nie działała w taki sposób jak to zostało zrobione na lotnisku w Radomiu. Przypomnę tylko, że lotnisko w Radomiu, które miało mieć 3 mln pasażerów, bo taka była docelowa przepustowość, ma w tej chwili 1,5 mln pasażerów, co według szacunków w rozsądnej perspektywie czasowej, czyli – jak tak patrzymy – w 2050, 2060 czy 2070 r., nigdy nie zostanie osiągnięte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo za tę informację.

Szanowni państwo, w związku z tym, że jest godzina 12.48, nie będziemy już rozpoczynać drugiego punktu naszego posiedzenia. Za chwileczkę ogłoszę przerwę. Myślę, że kontynuację obecnego posiedzenia Komisji podczas kolejnego posiedzenia Sejmu. Wtedy już przejdziemy do dyskusji na temat KPK.

Natomiast potwierdzam też to, że w maju zwołamy posiedzenie specjalne, poświęcone wyłącznie inwestycjom związanym z CPK i tym wszystkim, co się z tym wiąże, z dyskusją całodzienną, żeby każdy mógł zabrać głos. Myślę, że w tej dyskusji padnie pewne wiele ciekawych informacji. Jeżeli będzie też możliwość dyskusji na temat ścieżek podejścia, jak to się ma jedno z drugim, to myślę, że będzie to też bardzo ciekawa informacja, tu od razu sygnalizując, o co będę chciał m.in. pytać. Tak że czeka nas bardzo pracowity maj.

Przed tym, jak ogłoszę przerwę, chcę podziękować panom ministrom i ich współpracownikom oraz przedstawicielom wszystkich instytucji, którzy nas dzisiaj zaszczycili swoją obecnością. Bardzo serdecznie chcę podziękować przedstawicielom naszych partnerów społecznych, którzy – jak widać – mają otwarte zaproszenie na posiedzenia Komisji. To się zmieniło na dobre. Zawsze to będę podkreślał. Bardzo dziękuję paniom posłankom i panom posłom za obecność podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Ostatnia rzecz. Nie wiem, czy jest z nami jeszcze wielce szanowny pan poseł Król. Tak, nie ma pana posła. To szkoda, ponieważ w trakcie posiedzenia przygotowaliśmy informację statystyczną dotyczącą częstotliwości prac naszej Komisji. Chcę poinformować szanownych państwa z niekłamaną satysfakcją, że jesteśmy w pierwszej czwórce komisji sejmowych, które pracują najbardziej intensywnie. To jest dobra, merytoryczna praca. Za nami również wizytacja w Urzędzie Transportu Kolejowego, czyli instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo kolejowe, gdzie posłowie mieli okazję zapoznać się z całym centrum egzaminacyjnym i planami dotyczącymi również poprawy bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Tak że wszystkich państwa członków Komisji informuję,

że ciężko pracujemy i widać to oczywiście w statystykach, ale najważniejsze jest to, że to jest merytoryczna, konkretna praca w konkretnych sprawach. Za to też bardzo serdecznie dziękuję.

Życzę państwu dobrego popołudnia. Zamykam posiedzenie Komisji. Przepraszam, ogłaszam przerwę w posiedzeniu. Zamykam posiedzenie Komisji i zapraszam wszystkich państwa na kolejne posiedzenia. Dobrego popołudnia.